Проф. Г. Ф. Шершеневичъ

КУРСЪ ТОРГОВАГО ПРАВА

Томъ III

Изданіе Бр. Башмаковыхъ

Т. Цвыковскій

11. X. 1916.

КУРСЪ
ТОРГОВАГО ПРАВА.

ПРОФЕССОРА МОСКОВСКАГО УНИВЕРСИТЕТА
Г. Ф. ШЕРШЕНЕВИЧА.

Томъ III.

Вексельное право. Морское право.

ИЗДАНІЕ ЧЕТВЕРТОЕ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
ИЗДАНІЕ Бр. БАШМАКОВЫХЪ.
1909.



Типографія Спб. Т-ва Печ. и Изд. дѣла „Трудъ". Фонтанка 86.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Отдѣлъ IV. Вексельное право.

Отдѣлъ V. Морское право.

I. Морскіе торговые дѣятели.

II. Морскія суда.

III. Договоръ морской перевозки.

IV. Аварія.

V. Бодмерея.

ОТДѢЛЪ IV.

ВЕКСЕЛЬНОЕ ПРАВО.

§ 138. Историческое развитіе векселя.

Литература. Arenz, *Ueber Ursprung und Entwickelung des Wechsels*, 1855; Biener, *Wechselrechtliche Abhandlungen*, 1859; Neumann, *Geschichte des Wechsels im Hansagebiet*, 1863; Thieury, *La lettre de change, son origine*, 1862; Freundt, *Das Wechselrecht der postglossatoren*, 1899; Endemann, *Studien in den romanisch-Kanonischen Wirthschafts- und Rechts-Lehre*, т. I, 1874; Wieland, *Cambium und Wechselbrief* (Festgabe für Heusler), 1904; Schaps, *Zur Geschichte des Wechselindossaments*, 1892; Des Marez, *La lettre de foire à Ypres au XIII siècle*, 1901; Goldschmidt, *Universalgeschichte des Handelsrechts*, 1891, стр. 403—465; Grünhut, *Wechselrecht*, т. I, 1897, стр. 20—265; Lehmann, *Lehrbuch des deutschen Wechselrechts*, 1886, стр. 29—124; Canstein, *Lehrbuch des Wechselrechts*, 1890, стр. 1—51; Lattes, *Il diritto commerciale nella legislazione statutaria delle città italiane*, 1883, стр. 178—235; Осиповъ, *Вексель въ его прошломъ и будущемъ*, 1873; Цитовичъ, *Курсъ вексельнаго права*, стр. 1—74; Табашниковъ, *Прошлое векселя*, 1891; Федоровъ, *Исторія векселя*, 1895; Barclay, *Assimiliation des lois concernants la lettre de change, le billet à ordre et le chèque sur la base du projet du congrès international de droit commercial*, 1889; Meyer, *Weltwechselrecht. Die Verschiedenheiten der geltenden Wechselrechte und deren Vereinheitlichung*, 1906.

I. Исходные моменты. Долгое время, а отчасти и до сихъ поръ, держалось стремленіе пріурочить исторію векселя къ какому нибудь политическому событію, связать происхожденіе вексельнаго института съ чрезвычайнымъ, выходящимъ изъ будничной жизни, явленіемъ. Такъ французскіе юристы склонны были объяснять возникновеніе векселя хитроуміемъ евреевъ, изгнанныхъ изъ Франціи при Филиппѣ-Августѣ, и догадавшихся перевести свои цѣнности заграницу путемъ векселей [1]). Италіанскіе юристы полагали, что открыли

[1]) Въ XVI вѣкѣ это объясненіе было выдвинуто Клеракомъ, а въ XVIII столѣтіи оно было поддержано Монтескьё: „они (евреи) изобрѣли вексель, посредствомъ котораго торговля ограждалась отъ насилія и могла держаться повсюду, такъ какъ, благодаря ему, имущество богатѣйшихъ торговцевъ принимало неуловимую форму“ (*Духъ законовъ*, кн. XXI, гл. 20, русск. перев. 1900, стр. 374).

тайну происхожденія векселя, когда приписали ту же изобрѣтательность гвельфамъ, изгнаннымъ изъ Флоренціи гибелинами и извлекшимъ изъ родного города свои богатства [1]).

Пріурочивать вексель къ тому или иному историческому событію совершенно неправильно и безполезно. Неправильною должна быть названа такая попытка потому, что появленіе векселя основано не на случайности, а на вполнѣ естественной потребности торговаго оборота, поставленнаго въ такія условія, въ какихъ онъ находился въ средніе вѣка исторической жизни западноевропейскихъ народовъ. Попытка и безполезна, потому что въ исторіи права наиболѣе интереснымъ представляется не возникновеніе института, которое всегда остается скрытымъ, а ходъ его развитія. Послѣдовательное же развитіе векселя происходило на глазахъ исторіи и можетъ быть возстановлено съ достаточною точностью.

Вексель италіанскаго происхожденія. На это указываетъ ярче всего вексельная терминологія [2]). Своими корнями вексель близко соприкасается съ мѣняльною операціею, которая въ средніе вѣка получила богатое развитіе въ Италіи. Эту родственную связь обнаруживаетъ самое названіе векселя [3]), въ которомъ съ очевидностью проявляется историческій мѣновой моментъ. Каковы же были причины, поощрившіе развитіе мѣняльной операціи именно въ Италіи?

Нигдѣ не было такого значительнаго количества мелкихъ государствъ на небольшомъ пространствѣ, какъ въ Италіи. Каждое изъ нихъ имѣло свою монету, которая за чертою государства должна была обмѣниваться. Въ то же время въ Италіи въ средніе вѣка наблюдается усиленное передвиженіе по странѣ. Оно вызывалось не только торговыми сношеніями, но и наплывомъ иностранцевъ. Сюда стекались со всей Европы богомольцы, спѣшившіе на поклоненіе папѣ и несшіе съ собою лепту римскому престолу. Сюда сходились и съѣзжались представители разныхъ народностей тысячами, чтобы пріобщиться къ научному знанію италіанскихъ университетовъ. Сюда нахлынула, волна за волной, масса крестоносцевъ, пробиравшихся на борьбу за святое дѣло. Всѣ

---

[1]) Таковъ былъ взглядъ Казареджи, который видѣлъ въ изобрѣтеніи векселя столько же геніальности, какъ въ открытіи Америки.

[2]) Акцептъ, индоссаментъ, жиро, аваль, трассантъ, римесса, а viso.

[3]) Lettera di cambio, lettre de change, bill of exchange, Wechsel.

эти лица приносили съ собою монеты тѣхъ странъ, откуда они вышли, подлежавшія здѣсь обмѣну на италіанскія деньги, а при переѣздахъ или переходахъ изъ города въ городъ сами италіанскія монеты смѣнялись непрерывно.

Эти условія были чрезвычайно благопріятны для промысла мѣнялъ (campsores), которые, въ духѣ времени, образовывали между собою союзы и находились въ тѣсныхъ взаимныхъ сношеніяхъ. Обмѣнъ производился изъ рукъ въ руки (cambium manuale) и потому былъ совершенно лишенъ всякаго кредитнаго элемента, столь характернаго для векселя. Однако со временемъ этотъ простой обмѣнъ монеты на монету осложнился вслѣдствіе раздѣленія его на два дѣйствія, отличныя по мѣсту и времени. Получивъ монету, мѣняла не выдавалъ немедленно эквивалента, а обязывался вручить его позднѣе (distantia temporis) въ другомъ мѣстѣ (distantia loci) монетою, признанною тамъ. Это было вызвано тѣмъ обстоятельствомъ, что мѣнявшій нуждался въ другой монетѣ не въ мѣстѣ размѣна, а тамъ, куда онъ отправлялся и куда онъ не хотѣлъ везти съ собой деньги. Нежеланіе брать съ собой деньги вызывалось съ одной стороны неудобствомъ перевозки сколько нибудь значительной суммы въ звонкой монетѣ, а съ другой опасеніемъ за цѣлость перевозимыхъ суммъ. Опасеніе послѣдняго рода имѣло за собою полное основаніе, въ виду того, что не только многочисленные разбойники, но и феодальные бароны были не прочь попользоваться за счетъ проѣзжавшихъ какими либо цѣнностями. Размѣнъ превратился въ переводъ (cambium trajectitium).

II. Первоначальный типъ векселя. По довольно распространенному нынѣ взгляду [1]), описанное выше перемѣщеніе денегъ происходило, съ юридической стороны, въ слѣдующемъ видѣ. Мѣняла, получившій опредѣленную сумму денегъ мѣстною монетой, выдавалъ нотаріально удостовѣренную квитанцію въ полученіи денегъ и въ то же время обязывался уплатить эту сумму въ условленномъ мѣстѣ въ условленное время лично или черезъ третье лицо (per me vel per meum certum nuntium). Въ этомъ актѣ нѣтъ слѣдовъ переводнаго письма, это скорѣе типъ простого векселя. Правда, къ этому основному акту присоединялось еще дополнительное письмо на имя своей конторы или какого ни-

---

[1]) Goldschmidt, Universalgeschichte, стр. 417—419, 433.

будь купца, находящихся въ мѣстѣ условленнаго платежа, но изъ этого письма никакого обязательства не возникало, даже для автора его. Если обладателю такого письма не платили, то онъ не могъ использовать своего письма, какъ основаніе для регресса къ выдавшему ему мѣнялѣ. Онъ долженъ былъ требовать назадъ уплаченную сумму на основаніи нотаріальнаго акта, изъ котораго вытекало, что мѣняла обязанъ заплатить, потому что не наступило обстоятельство, которымъ обусловливалось освобожденіе мѣнялы отъ возврата полученной суммы,—сумма не была уплачена третьимъ лицомъ. Постепенно однако второй документъ сталъ вытѣснять первый. Письмо, въ видѣ обращенія къ третьему лицу, настолько ясно обрисовывало обязательство мѣнялы, что нотаріальный актъ становился излишнимъ. Письмо стало прототипомъ переводнаго векселя (tratta).

Соотвѣтственно первоначальному складу вексельнаго отношенія, письменная форма не имѣла того безусловнаго значенія, какъ въ настоящее время. Scriptura, говоритъ Скачча, non est de essentia cambii,—она была только средствомъ доказыванія. Какъ мы видѣли, отношеніе облекалось даже не въ одинъ письменный документъ. Нотаріальный актъ служилъ удостовѣреніемъ полученной суммы, т. е. былъ роспиской въ полученіи денегъ. Другой документъ, письмо, выдавался на руки уплатившему, чтобы онъ могъ предъявить его плательщику, слѣдовательно носилъ характеръ легитимаціонный. Къ этимъ двумъ присоединялся еще третій, увѣдомительное письмо (aviso), которымъ плательщикъ предупреждался о предстоящемъ платежѣ, и въ которомъ опредѣлялось, изъ какихъ суммъ и на какомъ основаніи долженъ плательщикъ покрыть платежъ.

Изъ сказаннаго вытекаетъ, что первоначальный типъ векселя, какъ квитанціи, предполагаетъ непремѣнно валютность, т. е. указаніе на основу обязанности мѣнялы. И опять таки, согласно бытовой обстановкѣ, валюта всегда должна была показываться въ деньгахъ. Товарные векселя появляются много позже, едва ли не въ XVII столѣтіи.

Вызванный интересами перемѣщенія, первоначальный вексель былъ лишенъ совершенно кредитнаго момента. Срокъ платежа обусловливался исключительно необходимостью времени для перемѣщенія и стоялъ въ зависимости отъ разстоянія. Продолжительнымъ онъ во всякомъ случаѣ не могъ быть.

Такъ какъ вексельная операція выросла изъ мѣняльной операціи, въ которой нуждались всѣ, то не возникало никакихъ сомнѣній по поводу того, что способностью обязываться по векселямъ обладаютъ всѣ вообще, а не только купцы.

Въ первоначальномъ векселѣ мы видимъ только двухъ лицъ: векселедателя и пріобрѣтателя. Къ нимъ присоединяются позднѣе два лица, какъ представители первыхъ двухъ: плательщикъ выступаетъ представителемъ векселедателя, если послѣдній не самъ намѣренъ оплатить вексель, презентантъ является представителемъ пріобрѣтателя, если съ самаго начала послѣдній имѣлъ въ виду замѣнить себя кѣмъ нибудь другимъ. Очевидно, что въ первое время не могло быть и рѣчи о передаваемости векселя.

III. Ярмарочный вексель. Потребности передвиженія и перемѣщенія вызвали появленіе вексельныхъ сдѣлокъ не только въ Италіи, но и въ другихъ мѣстахъ Европы. Однако то выдающееся положеніе, какое занимали италіанскіе купцы и особенно банкиры въ западноевропейской торговлѣ, предопредѣляло побѣду италіанскаго типа надъ другими. Въ главнѣйшихъ центрахъ Западной Европы италіанскіе campsores имѣли свои конторы, своихъ представителей. Благодаря этому обстоятельству вексель получилъ общее распространеніе въ той формѣ, какая выработалась въ Италіи, съ тою нормировкою, какая дана была италіанскимъ обычнымъ правомъ.

Особенно благопріятнымъ условіемъ для воспринятія италіанскаго типа слѣдуетъ признать средневѣковыя ярмарки, куда съѣзжались купцы съ разныхъ угловъ Европы и откуда они развозили тѣ представленія о вексельной операціи, которая создалась здѣсь подъ воздѣйствіемъ италіанскихъ банкировъ, успѣвшихъ сосредоточить въ своихъ рукахъ вексельныя дѣла. Видную роль въ этомъ отношеніи сыграли ярмарки Шампаньи, по своему центральному положенію.

На ярмаркѣ, гдѣ производились массовыя закупки товара, куда періодически съѣзжались покупщики для расплаты за купленные раньше и уже проданные товары, создались особыя условія, повліявшія на выработку типа векселя. Огромное количество векселей, именно торговыхъ, пріурочивались къ ярмаркамъ. Это создало ярмарочный типъ векселя, который отличался не только срокомъ платежа, но и другими

особенностями, сообщившимися впослѣдствіи всѣмъ векселямъ вообще.

Ярмарка вызвала акцептъ векселя. Купецъ, являвшійся на ярмарку въ намѣреніи закупить товаръ, долженъ былъ заранѣе знать, можетъ ли онъ разсчитывать на полученіе суммъ, которыя содержатся въ привезенныхъ имъ съ собою векселяхъ. Отъ этой увѣренности зависѣлъ успѣхъ и размѣръ его операцій на ярмаркѣ. Поэтому, прежде чѣмъ приступить къ какимъ нибудь дѣламъ, купецъ въ первые же дни своего пріѣзда обращался къ плательщикамъ съ запросомъ, признаютъ ли они себя обязанными платить по векселю. Не то важно, когда они заплатятъ, въ началѣ или въ концѣ ярмарки, важно имѣть увѣренность, что ко времени окончанія операцій имѣешь на счету банкира требуемую сумму. Эта потребность увѣренности достигалась тѣмъ, что плательщикъ ставилъ на векселѣ свою надпись, выражавшую готовность оплатить, напр. vista e accetta, но обѣщаніе могло быть дано въ особомъ письмѣ, или даже словесно, при свидѣтеляхъ. Въ виду того, что на большихъ ярмаркахъ вексельные платежи производились не по каждому документу въ отдѣльности, а путемъ взаимнаго расчета, сконтраціи, то акцептъ совершался нѣсколько иначе. Всѣ векселя, привезенные на ярмарку, вписывались въ особыя книги, въ которыхъ противъ каждаго векселя производилась соотвѣтствующая помѣтка плательщикомъ. При этомъ быстро и сразу обнаруживалось, какіе векселя останутся неоплаченными.

Съ акцептомъ создалась самостоятельная отвѣтственность акцептанта. Согласно положенію chi accetta paghi, акцептантъ обязанъ былъ платить не въ силу его отношеній къ выдавшему вексель, а въ силу его собственнаго обязательства. Лицо, согласившееся платить и потомъ отказавшееся по какимъ бы то ни было причинамъ, хотя бы и вполнѣ обоснованнымъ по отношенію къ векселедателю, обмануло бы ожиданія векселедержателя и произвело разстройство въ создавшихся уже на данной ярмаркѣ комбинаціяхъ. Интересы всей ярмарки требовали безповоротности акцепта, а слѣдовательно и самостоятельности обязательства акцептанта.

Отказъ въ принятіи, который ставилъ въ затрудненіе векселедержателя, не имѣющаго иныхъ источниковъ кредита, нуждался въ удостовѣреніи, которымъ можно было бы

обосновать требованіе отъ векселедателя назадъ полученной имъ суммы, а можетъ быть и убытковъ за неосновательное трассированіе. Это удостовѣреніе необходимо было произвести въ формѣ, не возбуждающей сомнѣнія, т. е. съ участіемъ должностныхъ лицъ. Актъ протеста совершался нотаріусомъ въ присутствіи свидѣтелей. Обратное требованіе къ векселедателю, подкрѣпленное протестомъ, имѣло характеръ требованія назадъ неосновательно полученной суммы.

То важное значеніе, какое имѣли ярмарки для интересовъ правителей, на территоріи которыхъ онѣ устраивались, и то значеніе, какое имѣла исполнительность по вексельнымъ обязательствамъ для правильнаго заключенія ярмарочныхъ дѣлъ, вызвали вексельную строгость (rigor cambialis). Эта строгость заключалась съ одной стороны въ быстротѣ разсмотрѣнія вексельныхъ дѣлъ передъ ярмарочными судами, а съ другой стороны въ суровости мѣръ, принимаемыхъ въ отношеніи неисправныхъ вексельныхъ должниковъ. Эта вексельная строгость носитъ названіе формальной въ противоположность матеріальной, явившейся много позднѣе въ исторіи векселя.

IV. Простые векселя. Въ виду преимуществъ, соединенныхъ съ векселями, долговыя обязательства, возникавшія изъ займа, стали обнаруживать стремленіе облечься въ форму векселя. Эти преимущества, столь заманчивыя, заключались въ томъ, что векселя пользовались строгой защитой, о которой только что было сказано, а также въ томъ, что векселя ускользали отъ каноническаго запрета. Католическая церковь, основываясь на текстѣ Евангелія [1]) и запрещая ростъ, не могла допускать процентовъ по займу, но ничего не имѣла противъ вознагражденія за трудъ или услугу. Въ переводномъ векселѣ услуга усматривалась въ перемѣщеніи денежной суммы. Воспользовавшись снисходительнымъ отношеніемъ церкви къ векселямъ, въ жизни стали давать заемнымъ обязательствамъ наименованіе векселей (cambia). Съ этого времени ведетъ начало вексельная мѣтка.

Но церковь располагала достаточными юридическими силами, которыя вскрывали истинную природу различныхъ сдѣлокъ и обнаруживали образъ запрета. Благодаря канонистамъ, церковь высказалась противъ допустимости вексе-

---

[1]) Евангеліе отъ Луки, VI, 35.

лей, представляющихъ ничто иное, какъ заемъ, облеченный въ вексельную форму. Отличительнымъ признакомъ настоящаго векселя была признана distantia loci. Булла папы Пія V super cambiis (1570) запрещала всѣ векселя, quae sicca nominantur [1]).

Только много позднѣе, съ паденіемъ свѣтскаго авторитета духовной власти, простые векселя утвердились въ своей близости къ переводнымъ, для того чтобы въ новѣйшее время отдѣлиться отъ нихъ по существу и по названію.

V. Индоссаментъ. Въ исторіи векселя сильный переворотъ произведенъ былъ индоссаментомъ или жиро, возникновеніе котораго относится къ позднѣйшему времени, къ XVII вѣку, и разработка котораго произведена была уже на французской, а не на италіанской почвѣ.

Уже ранѣе, при самомъ началѣ развитія векселя, къ первоначальнымъ двумъ участникамъ присоединились двое въ качествѣ представителей. Однимъ изъ нихъ былъ презентантъ, заранѣе намѣченный сторонами и предназначенный замѣнить собою векселепріобрѣтателя въ осуществленіи права. Но необходимость указать заранѣе это лицо, несамостоятельность его положенія, не отвѣчали той потребности передачи денежнаго требованія, которая сама собою должна была вырости изъ жизни. Не могла помочь и воспринятая изъ римскаго права цессія, которая слагала съ цедента отвѣтственность за осуществимость требованія. Индоссаментъ выдвинулся по мѣрѣ того, какъ за презентантомъ стали признавать самостоятельное право иска, которое не могло быть отнято у него по усмотрѣнію передавшаго вексель, и право дальнѣйшей передачи. Обособленность презентанта и создала ту особенность, какая обнаружилась въ индоссаментѣ.

При своемъ появленіи индоссаментъ встрѣтилъ оппозицію съ двухъ сторонъ. Онъ нарушалъ интересы банкировъ, потому что устранялъ необходимость обращенія къ нимъ и направлялъ векселя помимо ихъ конторъ. Онъ не согласовался съ принципомъ индивидуальности обязательствъ, воспринятымъ вмѣстѣ съ рецепціей римскаго права. Тѣмъ не

---

[1]) Иначе они назывались adulterina, mortua, palliata. Первый терминъ сохранился донынѣ въ германской терминологіи—der trockene Wechsel, въ испанской—cambio seco.

менѣе требованія торговаго оборота преодолѣли эти препятствія и индоссаментъ, во избѣжаніе сомнѣній, поддерживается въ XVII вѣкѣ законодателемъ. Во Францію индоссаментъ былъ допущенъ сначала по указу 1654 года, а потомъ ордонансомъ 1673 года. Подъ именемъ girata, передача векселя признавалась уже въ Италіи. Но ясное очертаніе получила она только во Франціи и потому французское названіе endossement, обусловленное принятымъ здѣсь мѣстомъ надписи [1]), взяло верхъ надъ италіанской терминологіей.

Вначалѣ, особенно въ Италіи, надпись дѣлалась на лицевой сторонѣ, позднѣе она производилась только на оборотѣ. Прежде всего мысль натолкнулась на передачу съ полнымъ и точнымъ означеніемъ того лица, которому вексель передавался. Но означеніе этого лица было связано съ приказомъ. Если презентанту было разрѣшено передавать вексель, то не иначе, какъ съ указаніемъ на приказъ: „по приказу такого-то“, чтѐ и давало возможность означить новое лицо. Однако означеніемъ этого лица сила приказа исчерпывалась. Тогда, не желая стѣснять себя заранѣе указаніемъ векселедержателя, передававшій ограничивался своей подписью, оставляя свободное, пустое мѣсто (бланкъ) для означенія лица, имѣющаго право получить по векселю. Документъ обращался въ такомъ видѣ, пока ему не наступало время реализироваться. Такимъ путемъ создались оба вида передаточной надписи, именная и бланковая.

Индоссаментъ не могъ остаться безъ вліянія на самый вексель. Съ экономической стороны обращаемость векселя подняла его отъ перевода на степень платежнаго средства. Вексель, переходя отъ одного лица къ другому, погашалъ взаимныя обязательства и вслѣдствіе такой способности самъ сталъ объектомъ торговли въ качествѣ цѣнной бумаги. Возможность передачею векселя реализировать содержащуюся въ немъ цѣнность вызвала удлиненіе вексельныхъ сроковъ и придала векселю кредитное значеніе. Такъ какъ интересы многихъ лицъ, черезъ руки которыхъ проходилъ вексель, требовали извѣстности относительно принятія векселя, то послѣдній сталъ выдаваться въ двухъ образцахъ, съ тѣмъ, что одинъ шелъ къ акцепту, а другой обращался и снаб-

---

[1]) En dos, in dorso, in dosso.

жался надписями. Только индоссаментъ, съ его отвѣтственностью за другихъ, впервые поставилъ вопросъ о необходимости ограничить вексельную дѣеспособность, отстранить отъ векселей лицъ, которыя по своему легкомыслію, неопытности, званію, способны запутаться въ этомъ видѣ кредита, или уронить свое достоинство, подвергшись аресту за неисполнительность. Такому ограниченію подвергались духовныя лица, военные, студенты, ремесленники, крестьяне.

VI. Исторія вексельнаго законодательства. Первоначально вексель развивался въ области обычнаго права, и чѣмъ шире распространялось вліяніе италіанскихъ банкировъ и купцовъ, тѣмъ однообразнѣе становился типъ европейскаго векселя. Городскіе статуты, записывавшіе вопросы вексельнаго права, выработанные практикою, не расходились слишкомъ далеко и не подрывали единства типа.

Опасность многообразія возникла съ того момента, когда векселя стали предметомъ законодательнаго опредѣленія. Законодатели, стремясь внести опредѣленность въ отношенія, возникающія по поводу выданнаго векселя, упускали изъ виду, что малѣйшія различія отражались крайне вредно на обращаемости векселя.

Первый вексельный уставъ, какъ самостоятельный законодательный источникъ, появился въ Болоньи въ 1569 году. Затѣмъ появляются вексельные уставы какъ въ другихъ городахъ Италіи, такъ и на сѣверѣ, въ Нидерландахъ. Особенно богатъ вексельнымъ законодательствомъ XVII вѣкъ. Во Франціи Ordonnance de Commerce 1673 года даетъ образцовое нормированіе вексельнаго отношенія и потому получаетъ фактически примѣненіе далеко за предѣлами французскаго государства. Въ Германіи особенною извѣстностью пользовался лейпцигскій уставъ 1682 года, представлявшій собою лучшую конструкцію современнаго вексельнаго права.

Code de commerce въ сущности воспроизводитъ прежнее французское вексельное право, но, благодаря удачному и сжатому опредѣленію юридическихъ отношеній, а также въ силу политическихъ условій, французскій типъ векселя получилъ признаніе во всѣхъ романскихъ и частью германскихъ странахъ и даже въ Польшѣ. Французскій типъ характеризуется слѣдующими признаками: a) вексель требуетъ обоснованія сдѣлки, а потому должна быть указана валюта; b) передаваемость векселя вытекаетъ не изъ существа его,

а изъ полномочія, выраженнаго въ словахъ „или его приказу“; с) вексель предполагаетъ непремѣнно перемѣщеніе денегъ, поэтому для него существенное значеніе имѣетъ distantia loci.

Въ половинѣ XIX-го столѣтія французское вліяніе въ области вексельнаго права, какъ и вообще торговаго права, было сломлено германскимъ авторитетомъ, благодаря изданію въ 1848 году общегерманскаго вексельнаго устава, значительно отступившаго отъ французскихъ началъ. Германскій типъ векселя сталъ вытѣснять французскій изъ занятой имъ ранѣе территоріи почти всюду; даже романскія законодательства поддались новому вліянію, Италія, Испанія и Бельгія, въ большей или меньшей степени, измѣнили французскому образцу.

Германскій типъ характеризуется слѣдующими чертами. а) Вексель сталъ абстрактнымъ обязательствомъ, оторваннымъ отъ его основанія. Требованіе валюты признано излишнимъ стѣсненіемъ оборота и вреднымъ для свободной обращаемости векселя. Слѣдуетъ замѣтить, что съ теченіемъ времени указаніе валюты перешло въ простую формальность, въ звукъ пустой, въ родѣ „валюта въ счетъ“. b) Въ виду постояннаго обращенія векселя изъ рукъ въ руки, постояннаго перехода отъ одного лица къ другому, передаваемость стала его обыкновенной принадлежностью, которая предполагается сама собою. Въ противоположность французскому типу, гдѣ передаваемость не предполагается, пока не дана въ приказѣ, германскій типъ признаетъ передаваемость, пока она не исключена оговоркой. с) Вексель, какъ документъ, составляетъ единственную основу вексельнаго обязательства. Обстоятельства, не нашедшія себѣ выраженія въ самомъ документѣ, не имѣютъ никакого значенія для оцѣнки вексельныхъ обязанностей, и, наоборотъ, все, отмѣченное на векселѣ, имѣетъ значеніе достовѣрности. Это принципъ матеріальной строгости. Соотвѣтственно тому, документъ долженъ быть внѣшнимъ образомъ отмѣченъ, какъ вексель. Соотвѣтственно матеріальной строгости, падаетъ прежде столь важная формальная строгость. Личное задержаніе всюду отмѣняется [1]), а вексельный процессъ теряетъ свою самостоятельность и сливается съ общимъ сокращеннымъ производствомъ.

[1]) Въ Германіи—31 мая 1868 года, въ Австріи—4 мая 1868 года, въ Англіи—1 января 1870 года, во Франціи—22 іюля 1867 года.

Нѣкоторыя особенности представляетъ англійское право, выраженное въ законѣ 18 августа 1882 года, которыя позволяютъ говорить объ англійскомъ типѣ векселя. a) Вексель сближается съ чекомъ и, подобно послѣднему, можетъ быть данъ на предъявителя. b) Допускается осложненіе вексельнаго обязательства процентами. c) Признанъ условный акцептъ. d) Протестъ необязателенъ.

VII. Вексель въ Россіи. Въ то время, когда на Западѣ вексель опредѣлился не только въ жизни, но и въ законодательствѣ, въ Россіи вексель былъ совершенно неизвѣстенъ. У насъ этотъ институтъ не выросъ самостоятельно изъ условій русской жизни, но былъ принятъ съ Запада и, хотя съ трудомъ, все же привился, когда нашъ торговый оборотъ пошелъ по пути западно-европейскаго [1]). Обращеніе векселей въ Россіи начинается съ конца XVII вѣка. Въ указахъ 31 августа 1697 г. и 29 августа 1698 говорится о непріемѣ переводныхъ писемъ (векселей) при платежѣ таможенныхъ пошлинъ. Указомъ 3 октября 1711 г. [2]) предписывалось архангельскому вице-губернатору доставлять съ каждою почтою въ канцелярію Правительствующаго Сената свѣдѣнія о повышеніи и пониженіи курса векселей— „вексель нынѣ у города почему ходитъ“.

Насколько значительно было распространеніе векселей, судить, конечно, трудно, однако, очевидно, примѣненіе ихъ къ жизни прививалось, если потребовалось изданіе вексельнаго устава, во введеніи къ которому говорится, что хотя векселя и имѣютъ обращеніе въ Россіи, однако „не въ такомъ дѣйствіи и почтеніи, какъ въ прочихъ европейскихъ владѣніяхъ“. Вексельный уставъ 16 мая 1729 года несомнѣнно иностраннаго, германскаго происхожденія, на что указываетъ уже двойной текстъ закона, русскій и нѣмецкій [3]). Предположеніе объ изготовленіи устава однимъ профессоромъ въ Лейпцигѣ по заказу русскаго правительства не

---

[1]) Страннымъ представляется взглядъ Дилтея: „къ вексельному россійскому праву желая приступить, можно осмѣлиться сказать, что оно, сперва на одномъ обыкновеніи основанное, есть столько же древнее, сколько и другихъ народовъ; ибо гдѣ купечество процвѣтало, тамъ и право вексельное въ силѣ находилось“ (*Начальныя основанія вексельнаго права*, изд. 1794, стр. 14).

[2]) П. С. З. № 2434.

[3]) П. С. З. № 5410.

представляетъ ничего невѣроятнаго, особенно въ виду той извѣстности, которою пользовался лейпцигскій вексельный уставъ 1682 года [1]).

Вексельный уставъ 1729 года раздѣляется на 3 части: первая глава говоритъ „о настоящихъ купеческихъ векселяхъ“, вторая—„о векселяхъ на казенныя деньги“, а третья содержитъ формы векселей съ толкованіемъ. Формы имѣли тѣмъ болѣе важное значеніе, что точное соблюденіе ихъ было обязательно для устраненія всякихъ споровъ [2]). Законодатель нашелъ нужнымъ указать во введеніи къ закону на значеніе векселей, на ихъ пользу, а именно: устраненіе необходимости перевоза денегъ сокращаетъ расходы, освобождаетъ отъ опасности путевой, возникаетъ новая отрасль торговли—векселями. Особенно законодатель обращалъ вниманіе общества на отсутствіе необходимости свидѣтелей, нужныхъ для заемнаго письма. Но главнымъ предметомъ опредѣленія былъ вексель переводный, а не простой. Согласно съ господствовавшими воззрѣніями на Западѣ, указаніе валюты представлялось необходимымъ [3]). Обязываться векселями дозволено было какъ „самимъ купечеству, такъ и прочимъ, кто черезъ векселя деньги будетъ переводить, брать и отдавать тѣмъ“, слѣдовательно, вексельная дѣеспособность распространялась на купцовъ и на лицъ, вступающихъ съ ними въ юридическія отношенія.

Затѣмъ въ теченіе XVIII столѣтія вниманіе правительства постоянно занимала вексельная дѣеспособность: съ одной стороны, сознавая опасность векселей для необразованной массы, оно старалось ограничить ихъ обращеніе кругомъ торговаго сословія, съ другой постоянно наталкивалось на близкія отношенія между купечествомъ и другими классами общества, которыя приводили къ взаимной выдачѣ векселей. Такъ въ указѣ 14 іюня 1740 года [4]) предписывается: „понеже вексельный уставъ сочиненъ и выданъ по примѣру европейскихъ государствъ для пользы токмо казенной и купечества... деньги изъ города въ городъ переводить однимъ

---

[1]) Grünhut съ полнымъ основаніемъ называетъ его „sehr weitschweifig und lehrhaft“ (*Wechselrecht*, т. I, 1897, стр. 109).

[2]) Ст. 1 и 2 гл. I.

[3]) Ст. 28, а также во всѣхъ формахъ, кромѣ 4-й.

[4]) П. С. З. № 8172.

только купцамъ да разночинцамъ, кои съ купечествомъ въ переводѣ обяжутся".

Неоднократно выражалось запрещеніе крестьянамъ обязываться векселями [1]). Въ указѣ 14 февраля 1761 года [2]) приведены мотивы подобнаго ограниченія. „Правительствующему Сенату не безъизвѣстно есть, что многіе крестьяне, для своего пропитанія бравъ паспорты, отлучаются отъ домовъ своихъ въ разные города; и бывъ у купцовъ въ работахъ и услуженіяхъ, обязываются векселями, и въ случаѣ неуплаты, оные протестуются въ отдѣльныхъ городахъ; кои по протестѣ и держатъ тѣ купцы у себя умышленно, для накопленія процентовъ, многое время". Впрочемъ, въ 1814 году торгующимъ крестьянамъ разрѣшено было брать на свое имя векселя и передавать ихъ другимъ, но безъ возврата на себя, „самимъ же обязываться векселями не позволять" [3]).

Подобное же ограниченіе вексельной дѣеспособности сдѣлано было и по отношенію къ дворянскому сословію въ виду опасности, проистекающей отъ задолжанія векселями [4]).

Просуществовавъ слишкомъ 100 лѣтъ, вексельный уставъ 1729 года вынужденъ былъ уступить мѣсто новому вексельному уставу 25 іюня 1832 года, во введеніи къ которому обновленіе законодательства мотивируется тѣмъ, что „вексельное право составляетъ одну изъ главныхъ силъ, дѣйствующихъ въ торговлѣ, и благоустройство ея и успѣхи нераздѣльно соединены съ твердостью сего права. Новый уставъ частью сохранилъ прежнія основы, частью же примкнулъ къ господствовавшему въ то время французскому типу. Въ духѣ послѣдняго онъ требовалъ валюты, передаваемость обусловливалась приказомъ, вексельныя возраженія не были строго отдѣлены отъ внѣвексельныхъ. Отступая отъ французскаго типа, уставъ 1832 года требовалъ вексельной мѣтки, считалъ несущественнымъ distantia loci. Совмѣстное изложеніе постановленій о простомъ и переводномъ векселѣ затрудняло выясненіе, которыя изъ нихъ относятся къ обоимъ видамъ, которыя только къ одному. Противорѣчія, неясность отсутствіе санкціи, а главное несогласованность съ началами германскаго типа, съ которымъ нашей торговлѣ чаще всего

[1]) П. С. З., № 9.587.
[2]) П. С. З. № 11.204.
[3]) П. С. З. № 25.731.
[4]) П. С. З. № 19.693, ч. II, отд. I, V, VI.

приходится соприкасаться, составляли слабую сторону этого вексельнаго устава. Существенное измѣненіе въ его содержаніи произвелъ законъ 3 декабря 1862 года, которымъ вексельная дѣеспособность, ограниченная ранѣе купеческимъ классомъ, была расширена до границъ общей гражданской дѣеспособности, съ исключеніями въ отношеніи лицъ духовнаго званія всѣхъ вѣроисповѣданій, нижнихъ воинскихъ чиновъ [1]), крестьянъ, не имѣющихъ недвижимой собственности и не взявшихъ торговыхъ свидѣтельствъ, замужнихъ женщинъ безъ согласія мужей и неотдѣленныхъ дѣвицъ безъ согласія родителей.

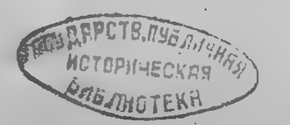
Уже въ сороковыхъ годахъ былъ поднятъ вопросъ о пересмотрѣ вексельнаго устава. Одновременно съ изданіемъ въ Германіи вексельнаго устава возбуждается у насъ офиціально пересмотръ вексельнаго законодательства. Съ того времени составлено было нѣсколько вексельныхъ проектовъ (1860, 1880, 1884, 1890, 1895), изготовленныхъ подъ явнымъ германскимъ вліяніемъ. Только 27 мая 1902 года Высочайше утвержденъ былъ новый уставъ о векселяхъ, вступившій въ дѣйствіе съ 1 января 1903 года. Несмотря на то, что система изложенія принята въ примѣненіи къ выдающемуся значенію у насъ простыхъ векселей, что уставъ сохранилъ прежнюю ограниченную дѣеспособность, что по нѣкоторымъ вопросамъ принята англійская точка зрѣнія,—въ общемъ новый уставъ представляетъ собою выраженіе германскаго типа. Абстрактность, передаваемость, матеріальная строгость — таковы начала, положенныя въ основу новаго устава и явно воспроизводящія германскій типъ.

Новый вексельный уставъ не распространяетъ свое дѣйствіе на губерніи Царства Польскаго и Великое Княжество Финляндское [2]), гдѣ имѣются свои особые вексельные законы. Соотношеніе различныхъ вексельныхъ законовъ опредѣляется по тѣмъ правиламъ, которыя установлены для опредѣленія взаимодѣйствія русскихъ и иностранныхъ законовъ [3]).

VIII. Объединеніе вексельнаго права. Существовавшее нѣкогда единство началъ вексельнаго права, по-

[1]) Измѣнено по закону 6 мая 1875 года.
[2]) Выс. утв. 27 мая 1902 г. мнѣніе Госуд. Совѣта, отд. XIV.
[3]) Вексельный уставъ, ст. 85.

2



дорванное впослѣдствіи законодательною нормировкою векселя со стороны отдѣльныхъ государствъ, въ послѣднее время вновь начинаетъ вставать на очереди. При свободномъ и постоянномъ обращеніи векселей изъ одной страны въ другую, на нихъ крайне неблагопріятно отражается разнообразіе нормъ, дѣйствію которыхъ приходится подчиняться при передвиженіи. Торговый оборотъ требуетъ, чтобы вексель, при тѣхъ экономическихъ функціяхъ, какія ему нынѣ присвоены, отличался полнымъ единствомъ типа.

Возможность объединенія возникла впервые на германской почвѣ. Многочисленность вексельныхъ уставовъ, такъ вредно отражавшаяся на интересахъ нѣмецкой промышленности и торговли, была устранена въ половинѣ XIX вѣка безъ нарушенія политической самостоятельности отдѣльныхъ правительствъ. Такое же объединеніе состоялось въ цѣломъ рядѣ штатовъ Сѣверной Америки на почвѣ нью-іоркскаго вексельнаго устава 1897 года. Тотъ же процессъ возможенъ и на болѣе широкой общеевропейской почвѣ.

Мысль объ объединеніи вексельныхъ законовъ, о созданіи единаго вексельнаго устава разрабатывается въ настоящее время весьма усердно. Еще въ семидесятыхъ годахъ XIX столѣтія англійская Ассоціація для реформы и кодификаціи международнаго права въ своихъ съѣздахъ въ Гаагѣ, Бременѣ, Антверпенѣ и Франкфуртѣ выработала 27 положеній, извѣстныхъ подъ именемъ бременскихъ правилъ. Этотъ проектъ составленъ былъ подъ сильнымъ вліяніемъ германскаго законодательства. Затѣмъ Институтъ международнаго права въ своихъ засѣданіяхъ въ Туринѣ, Мюнхенѣ и Брюсселѣ съ 1882 по 1885 г. выработалъ также проектъ общеевропейскаго вексельнаго устава [1]), тоже отражающій германское вліяніе. Однако рѣшительное отстаиваніе французскими и германскими юристами каждыми своего національнаго типа не давало возможности найти общую почву.

Къ частнымъ попыткамъ присоединилась и офиціальная инициатива. Бельгійское правительство обратилось въ 1884 году къ государствамъ, коммерческимъ кругамъ, къ ученымъ обществамъ съ предложеніемъ прислать своихъ представителей на конгресъ въ Антверпенъ. Выработанный здѣсь

---

[1]) Annuaire de l'Institut de droit international, 8 годъ, 1885—1886. См. проектъ у Meyer, Weltwechselrecht, 1906, въ приложеніи.

проектъ подвергся переработкѣ въ 1888 году въ Брюсселѣ. Въ сентябрѣ 1908 года, по инициативѣ Германии и Италии, въ Гаагѣ собралась международная конференція по вопросу объ объединеніи вексельнаго права [1]).

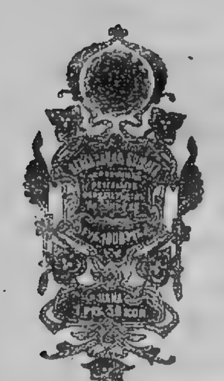
§ 139. Юридическая природа векселя.

Литература. H. O. Lehmann, *Lehrbuch des Wechselrechts*, 1886, стр. 145—276; Grünhut, Wechselrecht, т. I, стр. 266—294; Kuntze, *Das deutsche Wechselrecht*, 1884, стр. 47—61; Катковъ, *Общее ученіе о векселѣ*, 1904; Цитовичъ, *Курсъ вексельнаго права*, 1887, стр. 37—69.

I. Два вида векселя. Вексель представляется всюду въ двухъ видахъ: какъ простой и какъ переводный.

Простой вексель выражается слѣдующимъ образомъ.

Цѣна 1 руб. 50 коп.



Москва 30 Января 1909 г.

Вексель на 1000 р.

Тридцатаго Іюля тысяча девятьсотъ девятаго года по сему векселю повиненъ я заплатить С.-Петербургскому купцу Ивану Мюллеру тысячу рублей.

Московскій купецъ Петръ Андроновъ.

Изъ приведеннаго образца видно, что въ простомъ векселѣ участвуютъ два лица, векселедатель [2]), который съ выдачею подписаннаго имъ векселя становится обязаннымъ платить, и векселедержатель [3]), который съ полученіемъ векселя пріобрѣтаетъ право въ условленное время требовать платежа.

---

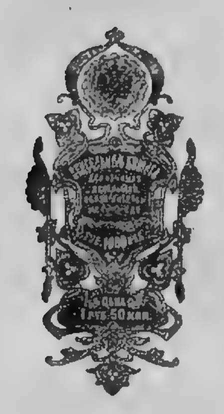
[1]) Вопросы, подлежащіе обсужденію конференціи, напечатаны въ „Journal de droit international". 1909, № 1. Отчета конференціи пока еще нѣтъ.

[2]) Souscripteur, Aussteller.

[3]) Bénéficiaire.

Иначе выглядитъ переводный вексель, или тратта.

Цѣна 1 руб. 50 коп.



Москва 30 Января 1909 г.

Вексель на 1000 р.

Тридцатаго Іюля тысяча девятьсотъ девятаго года по сему векселю заплатите купцу Ивану Мюллеру тысячу рублей.

Павлу Смирнову

С.-Петербургъ

Петръ Андроновъ.

Въ переводномъ векселѣ участвуютъ, какъ видно, уже не два лица, а три. Къ векселедержателю [1]), который выдаетъ вексель, и векселедателю [2]), который съ полученіемъ векселя пріобрѣтаетъ право въ условленное время требовать платежа, присоединяется еще третье лицо, плательщикъ [3]), которому векселедатель предлагаетъ удовлетворить векселедержателя. Въ нашемъ законодательствѣ векселедатель тратты называется также трассантомъ, а плательщикъ трассатомъ [4]).

Въ нѣкоторыхъ странахъ простой и переводный вексель рѣзко раздѣлены самимъ закономъ. Въ Англіи простой вексель, подъ именемъ promissory note, совершенно обособленъ отъ переводнаго векселя, извѣстнаго подъ именемъ bile of exchange [5]). То же самое, хотя въ меньшей степени, наблюдается во Франціи, гдѣ lettre de change раздѣлено съ billet à ordre какъ по названію, такъ и по законодательной нормировкѣ. Напротивъ, въ Германіи и Италіи оба вида векселя, обнимаемые однимъ названіемъ (Wechsel, cambiale), сближаются и въ юридическомъ положеніи.

Въ сущности это сближеніе не представляетъ ничего страннаго. Оба вида векселя служатъ одной и той же эко-

---

[1]) Tireur, il traente, Trassant, Drawer.

[2]) Preneur, il prenditore, Remittent, Holder.

[3]) Tiré, der Bezogene, il trattario, Drawee.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 86, п. 3 и 9.

[5]) Въ обиходѣ переводный вексель именуется draft.

номической цѣли—они оба выполняютъ роль средства платежа и кредита. Переводный вексель съ экономической стороны прельщаетъ тѣмъ, что передъ векселедержателемъ два отвѣтственныхъ лица, плательщикъ и векселедатель, тогда какъ въ простомъ векселѣ отвѣтственное лицо только одно. Но это преимущество существуетъ только въ первое время. Обращеніе векселя и покрытіе его надписями придаютъ простому векселю тѣ же преимущества и стираютъ экономическое различіе. Съ юридической стороны различіе, вполнѣ очевидное въ обыкновенномъ случаѣ составленія того и другого векселя, способно также стереться, если принять во вниманіе, что мѣсто платежа по простому векселю можетъ быть назначено иное, чѣмъ мѣсто жительство векселедателя (домицилированный вексель), а съ другой стороны переводный вексель можетъ быть трассированъ векселедателемъ на самого себя.

Тѣмъ не менѣе пользованіе тѣмъ или другимъ видомъ различается по странамъ. На Западѣ Европы всюду преобладаетъ переводный вексель, и простой вексель играетъ самую ограниченную роль. Напротивъ, у насъ, въ Россіи, господствуетъ простой вексель, и переводный вексель почти не имѣетъ примѣненія во внутреннихъ отношеніяхъ.

II. Юридическая природа векселя. Вексель въ своемъ историческомъ развитіи претерпѣлъ настолько значительныя измѣненія, а въ настоящее время онъ такъ различно поставленъ въ разныхъ законодательствахъ, что дать характеристику векселя вообще совершенно невозможно. Если взять лишь то, что свойственно векселю всюду,—характеристика окажется настолько бѣдной и блѣдной, что не получится никакого представленія объ институтѣ; если, наоборотъ, характеризовать вексель по тѣмъ чертамъ, какія усвоены тѣмъ или другимъ законодательствомъ, возникаетъ опасность приписать векселю, какъ таковому, особенности, которыя чужды ему въ томъ или иномъ законодательствѣ. Къ этому слѣдуетъ еще присоединить, что вексель—институтъ двойственный, раскалывающійся на два вида.

Вслѣдствіе того, что характеристика векселя не одинакова по времени и по странамъ,—мы остановимся на юридической природѣ современнаго векселя по русскому законодательству.

При этомъ, выясняя сущность векселя, мы должны брать

его въ простѣйшей формѣ. Наибольшія затрудненія создаетъ индоссаментъ, но такъ какъ индоссаментъ составляетъ осложненіе векселя, которое можетъ отсутствовать, то, при опредѣленіи юридической природы векселя, слѣдуетъ исходить отъ векселя безъ индоссамента.

Съ указанной точки зрѣнія вексель представляетъ собою *основанное на договорѣ и выраженное въ письменной формѣ абстрактное одностороннее обязательство заплатить денежную сумму.* Данное опредѣленіе характеризуетъ вексельное обязательство, какъ a) договорное, b) абстрактное, c) одностороннее, d) формальное и e) денежное.

a. Разсматривая вексель, какъ *договорное* обязательство, мы имѣемъ въ виду не то договорное отношеніе, которое привело къ векселю, напр. куплю-продажу или заемъ, а то отношеніе, которое создается векселемъ. Договорный моментъ обнаруживается въ томъ, что векселедатель становится отвѣтственнымъ передъ векселедержателемъ въ силу передачи ему векселя-документа съ намѣреніемъ обязаться передъ нимъ. Слѣдовательно, если бы вексель вышелъ изъ рукъ создавшаго его векселедателя помимо его воли,—вексельное обязательство не создалось бы. Вексель, заготовленный и положенный на столъ въ ожиданіи того лица, которому онъ предназначался, похищенъ этимъ лицомъ, вошедшимъ въ кабинетъ безъ хозяина. При скоропостижной смерти купца въ его желѣзномъ сундукѣ находятъ вексель, приготовленный въ ожиданіи доставки товара. Ни въ томъ, ни въ другомъ изъ приведенныхъ случаевъ вексельное обязательство не возникаетъ, потому что вексель не былъ выданъ векселедателемъ. Между тѣмъ моментъ выдачи является существеннымъ по нашему законодательству, которое постановляетъ, что: 1) вексель, для вступленія его въ силу въ отношеніи перваго пріобрѣтателя, долженъ быть выданъ ему векселедателемъ [1]), 2) выдачею векселя векселедатель принимаетъ на себя отвѣтственность за платежъ по оному [2]). Съ другой стороны одной выдачи или перенесенія владѣнія на документъ недостаточно, если въ этомъ актѣ не выражается сознательная воля принять на себя обязательство. Поэтому, если вексель передается съ иною цѣлью, напр.

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 15.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 27.

для учета въ банкѣ, то вексельное обязательство не можетъ возникнуть. Ивановъ беретъ отъ Карпова вексель, чтобы, присоединивъ на немъ свою подпись, получить въ банкѣ кредитъ, а вмѣсто того обращаетъ его непосредственно противъ Карпова. Нахожденіе векселя въ рукахъ векселедержателя, во владѣніи его, создаетъ предположеніе договорной выдачи [1]), которая, поэтому, не требуетъ съ его стороны доказательствъ, но допускаетъ со стороны векселедателя опроверженіе.

b. Вексель есть *абстрактное* обязательство. Въ противоположность обоснованнымъ обязательствамъ, въ которыхъ обязательство обусловливается какимъ либо ожиданіемъ, напр. платежъ покупной суммы, въ виду передачи проданной вещи, платежъ заемной суммы, въ виду полученія таковой подъ условіемъ возврата,—вексельное обязательство отвлекается отъ всякаго основанія. Должникъ по векселю обязанъ платить только потому, что онъ выдалъ вексель, совершенно независимо отъ его неоправдавшихся ожиданій. Купецъ вручаетъ вексель въ надеждѣ на полученіе товара: неполученіе товара нисколько не ослабляетъ силы выданнаго векселя. Таково значеніе момента абстрактности, принятое дѣйствующимъ русскимъ законодательствомъ, которое въ этомъ отношеніи отступило отъ прежняго взгляда. По уставу 1832 года въ векселѣ должно было быть указано основаніе его выдачи: означеніе валюты отнесено было къ существеннымъ принадлежностямъ векселя. Вексель выданъ потому, что былъ полученъ эквивалентъ въ видѣ денегъ, товара. Если можно было доказать, что эквивалентъ этотъ не поступилъ въ дѣйствительности, то тѣмъ самымъ подрывалась сила вексельнаго обязательства; оно падало съ потерею основанія. Въ новомъ уставѣ наше законодательство приняло германскую точку зрѣнія [2]), исключило означеніе валюты изъ вексельныхъ принадлежностей и превратило вексельное обязательство въ абстрактное. Требованіе валюты сохранилось во французскомъ законодательствѣ [3]).

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 16.

[2]) Принятую англійскимъ и италіанскимъ законодательствами. A bill is not invalid by reason that it does not specify the value given, or that any value has been given therefor (Англ. зак. § 4).

[3]) Франц. торг. код. § 110: la valeur fournie en espèces, en marchandises, en compte, ou de toute autre manière. Французскіе юристы не признаютъ абстрактности векселя. „Держатель акцептованнаго векселя

c. Вексель представляетъ собою *формальное* обязательство. Едва ли это не тотъ признакъ, который присущъ, въ различной однако степени, всѣмъ вексельнымъ законодательствамъ, и который объединяетъ векселя разныхъ типовъ въ одинъ институтъ. Въ настоящее время всюду вексельное отношеніе должно быть облечено въ письменную форму, причемъ письменность составляетъ существенную сторону сдѣлки. Нѣтъ письменной формы—нѣтъ и вексельнаго обязательства. Требованіе письменности относится не только къ моменту выдачи векселя, но и къ другимъ моментамъ въ жизни и движеніи векселя: къ акцепту, къ передачѣ. Законъ устанавливаетъ необходимое содержаніе документа: если вексель не отвѣчаетъ этимъ условіямъ, онъ простая бумажка, но не воплощеніе вексельнаго обязательства. Формализмъ векселя такъ великъ, что упущеніе какого либо изъ условій уничтожаетъ вексельную силу, хотя бы въ данномъ конкретномъ случаѣ очевидна была несущественность его для оцѣнки отношенія сторонъ. Формализмъ выражается болѣе въ томъ, что все, внесенное въ документъ, составленный домашнимъ порядкомъ, имѣетъ достовѣрность въ отношеніи участвующихъ въ векселѣ лицъ, напр. время выдачи векселя. И, наоборотъ, обстоятельства, не нашедшія себѣ мѣста на векселѣ, какъ бы ни были они важны для даннаго конкретнаго отношенія, не могутъ быть приняты судомъ во вниманіе.

d. Въ векселѣ выражено *одностороннее* обязательство. Изъ векселя вытекаетъ только обязанность заплатить. Если и говорятъ объ обязанностяхъ векселедержателя, напр. предъявить къ акцепту, опротествовать, то это лишь неправильный способъ выраженія: это не обязанности векселедержателя, а только условія осуществленія принадлежащихъ ему правъ.

обладаетъ двумя средствами воздѣйствія на плательщика, по своему выбору. Онъ можетъ воспользоваться векселемъ (action de change), т. е. письменнымъ и торговымъ обязательствомъ, но можетъ прибѣгнуть къ action de provision, т. е. къ праву требованія, переданному ему трассантомъ вмѣстѣ съ векселемъ безъ особаго соглашенія,—къ иску болѣе цѣнному, чѣмъ первый, потому что онъ можетъ быть соединенъ съ закладомъ, привилегіей или ипотекой". Указывая на такую обезпеченность векселедержателя, авторъ прибавляетъ: „И это абстрактное обязательство! Но вѣдь дѣло стоитъ какъ разъ наоборотъ!" (Thaller, *Traité élémentaire de droit commercial*, стр. 690.

Одностороннее обязательство векселедателя въ простомъ векселѣ имѣетъ безусловный характеръ. Онъ обязывается въ самомъ документѣ и съ самаго начала уплатить въ указанное время или по предъявленіи опредѣленную сумму денегъ.

Нѣсколько сложнѣе представляется обязательство въ переводномъ векселѣ. Здѣсь векселедатель предполагаетъ, что платежъ будетъ произведенъ третьимъ лицомъ, плательщикомъ, заранѣе намѣченнымъ. Самъ онъ, своею подписью на векселѣ, обязуется къ платежу тогда только, когда вексель не будетъ оплаченъ плательщикомъ или не будетъ имъ даже принятъ. Отсюда очевидно: 1) что и въ переводномъ векселѣ векселедатель принимаетъ на себя обязанность платить съ самаго начала, т. е. съ момента выдачи векселя, 2) но что обязательство его условное, т. е. онъ обязанъ платить, если не заплатитъ плательщикъ.

Такой взглядъ на переводный вексель не отвѣчаетъ общепринятому мнѣнію, которое въ переводномъ векселѣ видитъ не обязательство векселедателя, а приказъ, даваемый имъ плательщику [1]). Соотвѣтственно тому главнымъ должникомъ оказывается плательщикъ, а векселедатель только субсидіарнымъ. Но слово здѣсь закрываетъ смыслъ. Векселедатель не можетъ приказывать лицу, намѣченному для роли плательщика. Онъ можетъ просить его, предлагать ему, ожидать отъ него. Приказъ же предполагаетъ воздѣйствіе, угрозу, которой нѣтъ у векселедателя. Поэтому понятіе о приказѣ, которое кладется законодательствами въ основу конструкціи переводнаго векселя, слѣдуетъ признать юридически неопредѣленнымъ и несоотвѣтствующимъ общепринятому значенію слова. Нельзя видѣть въ переводномъ векселѣ и порученія, понимая „приказъ“ въ этомъ смыслѣ, потому что порученіе можетъ быть всегда взято назадъ, а выдача векселя безповоротна.

Если вѣрно утвержденіе, что главнымъ должникомъ является плательщикъ, то пришлось бы признать, что до акцепта или при отказѣ въ акцептѣ вексель вовсе не имѣетъ главнаго должника. Но субсидіарный должникъ немыслимъ безъ главнаго.

Итакъ, въ переводномъ векселѣ мы имѣемъ также одно-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 86, п. 4.

стороннее обязательство векселедателя, но только условное[1]). Сдѣлка совершена подъ условіемъ отрицательнымъ (sub conditione negativa). Содержаніе переводнаго векселя можетъ быть выражено юридически слѣдующимъ образомъ: „по сему моему векселю повиненъ я заплатить такую-то сумму, если таковая не будетъ уплачена указаннымъ лицомъ“. Если условіе не осуществилось, т. е. плательщикъ произвелъ платежъ, векселедатель свободенъ отъ обязательства. Pendente conditione онъ не можетъ быть принужденъ къ исполненію, но если обнаружится до срока платежа, что условіе наступитъ, т. е. если назначенное плательщикомъ лицо не принимаетъ векселя, векселедатель, по нашему законодательству[2]), можетъ быть принужденъ къ исполненію.

e. Вексель по нашему законодательству, какъ и по большинству законодательствъ, есть *денежное* обязательство. Оно всегда имѣетъ своимъ содержаніемъ платежъ денежной суммы. Только италіанское законодательство допускаетъ, подъ именемъ ordine in derrate, векселя не денежнаго характера, а съ обязательствомъ выдать извѣстное количество сельско-хозяйственныхъ продуктовъ[3]).

III. Сопоставленіе со смежными отношеніями. Сравнивая вексельное обязательство съ наиболѣе близкими отношеніями, мы должны отдѣлить простой вексель отъ переводнаго.

A. Ближайшее родство простого векселя составляетъ заемное письмо. Сходство между векселемъ и заемнымъ письмомъ состоитъ въ томъ, что оба они представляютъ одностороннія обязательства, при томъ денежныя, вексель

---

[1]) Англійскій законъ, какъ бы подчеркивая противоположный взглядъ, опредѣляетъ переводный вексель, какъ an unconditional order (§ 3, п. 1). Напротивъ Grünhut, *Wechselrecht*, т. II, стр. 1, называетъ отвѣтственность векселедателя eine suspensiv bedingte. Thaller, разлагаетъ переводный вексель на два элемента: 1) на долговое обязательство въ формѣ простого векселя и 2) на предложеніе плательщика выполнить это обязательство за него. *Traité de droit commercial*. стр. 651. Съ этой точки зрѣнія переводный вексель есть обязательство, обусловленное дѣйствіемъ третьяго лица.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 97.

[3]) Итал. торг. код. § 333: l'ordine in derrate è una cambiale. За итал. и румынскій торг. код., § 358.

исключительно, заемное письмо преимущественно [1]). Различіе между векселемъ и заемнымъ письмомъ обнаруживается въ томъ, во-первыхъ, что вексель есть обязательство абстрактное и формальное, изъ каковыхъ свойствъ вытекаетъ рядъ различій между этими двумя документами и содержащимися въ нихъ обязательствами.

a. Какъ обязательство абстрактное, вексель не допускаетъ возраженій о безденежности, тогда какъ заемное письмо теряетъ свою силу, если будетъ доказана его безвалютность [2]).

b. Какъ обязательство формальное, вексель не допускаетъ ссылки на обстоятельства, не нашедшія себѣ мѣста въ самомъ документѣ, тогда какъ должникъ и кредиторъ по заемному письму могутъ ссылаться на рядъ обстоятельствъ, вліяющихъ на силу и объемъ обязательства. Напр., должникъ въ правѣ указать на платежную росписку [3]).

c. Отношеніе по векселю возникаетъ съ выдачею документа. Заемное обязательство возникаетъ въ силу факта займа, и заемное письмо является лишь выраженіемъ создавшагося отношенія. Для векселя письменность есть существенный моментъ сдѣлки, для займа—это только средство доказательства. Поэтому слѣдуетъ признать совершенно неправильнымъ утвержденіе, что „заемное письмо воспринимаетъ силу лишь съ переходомъ къ тому лицу, на имя котораго оно написано“ [4]). Это вѣрно только относительно векселя, сила же заемнаго письма зависитъ отъ факта займа.

d. Вексель есть чисто домашнее обязательство, тогда какъ заемное письмо, по нашему законодательству, составляется явочнымъ порядкомъ [5]), подъ угрозою невыгодныхъ послѣдствій въ случаѣ нарушенія этого требованія закона [6]). Эти сравнительныя невыгоды обнаруживаются въ слѣдующемъ. 1) Удовлетвореніе просьбы объ обезпеченіи иска зависитъ

---

[1]) Рѣш. Гражд. Кас. Деп. 1892, № 38, гдѣ признано, что предметомъ займа могутъ быть и процентныя бумаги.

[2]) Т. X ч. 1, ст. 2014, п. 1 и 2017.

[3]) Т. X ч. 1, ст. 2054. Прежде практика полагала возможнымъ распространить силу этой статьи и на векселя (кас. рѣш. 1873, № 476), но это направленіе не согласовалось со старымъ уставомъ, оно совершенно непримиримо съ новымъ.

[4]) Рѣш. гражд. кас. деп. 1882, № 137.

[5]) Т. X ч. 1, ст. 2036.

[6]) Т. X ч. 1, ст. 2039.

отъ опредѣленія суда, но когда при самомъ предъявленіи векселя взыскатель потребуетъ обезпеченія, судъ не въ правѣ ему въ томъ отказать [1]). 2) Предварительное исполненіе рѣшенія допускается только по векселю, но не по заемному письму, не засвидѣтельствованному въ явочномъ порядкѣ [2]). 3) Въ конкурсномъ производствѣ протестованные векселя причисляются къ первому роду долговъ, тогда какъ неявленныя заемныя письма — къ третьему роду.

e. Вексель, несмотря на уничтоженіе личнаго задержанія и особаго вексельнаго процесса, все же пользуется нѣкоторыми процессуальными преимуществами. 1) Дѣла по искамъ о платежѣ опредѣленной денежной суммы какъ по векселямъ, такъ и по заемнымъ письмамъ, производятся въ упрощенномъ порядкѣ, но въ то время какъ отвѣтчикъ по заемному письму можетъ просить обратить дѣло къ производству въ общемъ судебномъ порядкѣ, отвѣтчикъ по векселю лишенъ этого права [4]). 2) При искѣ, основанномъ на заемномъ письмѣ, мировой, городской судья, земскій начальникъ можетъ разсрочить уплату денежной суммы на опредѣленные сроки, тогда какъ при взысканіи по векселю судья не въ правѣ разсрочить уплату присужденной суммы [5]).

Эти обстоятельства привели къ тому, что въ нашемъ быту простой вексель совершенно почти вытѣснилъ заемныя письма.

B. Переводный вексель находится въ ближайшемъ родствѣ съ чекомъ и съ переводомъ.

Какъ мы уже видѣли, англійское законодательство признаетъ чекъ векселемъ съ платежомъ по предъявленіи [6]). Было уже указано теоретическое и экономическое различіе чека и переводнаго векселя. Съ точки зрѣнія нашего законодательства, это различіе сводится къ тому: a) что вексель нуждается въ вексельной мѣткѣ, необязательной для чека; b) что вексель долженъ содержать наименованіе векселедателя, тогда какъ чекъ можетъ быть данъ и на предъявителя; c) срокъ платежа по векселю устанавливается различными,

---

[1]) Т. XVI, Уст. гражд. суд., ст. 125 и 595.
[2]) Т. XVI ч. 1, Уст. гражд. суд., ст. 138 и 737.
[3]) Т. XI ч. 2, Уст. судопр. торг., ст. 488, п. 1 и 490, п. 2.
[4]) Т. XVI ч. 1, Уст. гражд. суд., ст. $365\frac{1}{}$, п. 1 и $365\frac{15}{}$, п. 1.
[5]) Т. XVI ч. 1, Уст. гражд. суд., ст. $80\frac{1}{}$, п. 2 и 136.
[6]) *Курсъ торговаго права*, т. II, стр. 493.

указанными въ законѣ, способами, тогда какъ чекъ оплачивается всегда по предъявленіи; d) вексель пишется на установленной гербовой бумагѣ, а чеки на заготовленныхъ частнымъ образомъ бланкахъ.

Отличіе переводнаго векселя отъ банковаго перевода обнаруживается въ томъ, что: а) вексель нуждается въ вексельной мѣткѣ, необязательной для перевода; b) вексель долженъ содержать наименованіе векселедержателя, тогда какъ переводъ можетъ быть данъ и на предъявителя; с) вексель пишется на установленной гербовой бумагѣ, а переводы на заготовленныхъ частнымъ образомъ бланкахъ; d) вексель предполагаетъ акцептъ, тогда какъ переводъ въ немъ не нуждается; е) отказъ въ платежѣ по векселю обязываетъ векселедержателя къ протесту, излишнему при отказѣ въ платежѣ по переводу.

IV. Вексельныя теоріи. Вопросъ о юридической природѣ векселя и его отношеніи къ признаннымъ въ римскомъ правѣ договорамъ рано обратилъ на себя вниманіе юристовъ. Конструированіе векселя вызывалось необходимостью оправдать сдѣлку въ глазахъ церкви, а съ другой стороны подкрѣпить ее авторитетомъ римскихъ источниковъ.

Неудивительно поэтому, что первыя попытки опредѣлить юридическую природу векселя носятъ романистическій характеръ. При этомъ необходимо имѣть въ виду, что попытки эти относятся къ тому времени, когда вексель не осложнился еще индоссаментомъ, особенно затруднившимъ впослѣдствіи его конструированіе. Все вниманіе сосредоточивалось на томъ отношеніи, которое вызвало появленіе векселя, весь вопросъ сводился къ выясненію, какова та сдѣлка, которая закончилась выдачею векселя.

Отношеніе, лежавшее въ основѣ векселя можно было разсматривать, какъ emptio-venditio. Одинъ платитъ деньги немедленно за товаръ, который будетъ ему предоставленъ въ другомъ мѣстѣ. Такимъ товаромъ являются деньги въ монетѣ, не признаваемой тамъ, гдѣ совершается сдѣлка. Слѣдовательно можно сказать, что векселедержатель покупаетъ за наличныя деньги (pro pecunia praesenti) у векселедателя иностранную монету, которая должна быть ему передана въ другомъ мѣстѣ (pecuniam absentem). Купля-продажа вполнѣ оправдывала ту разницу въ цѣнности, которая была бы совершенно недопустима съ канонической точки зрѣнія, если вексель

признать выраженіемъ долгового отношенія (mutuum). Если не противополагать деньги товару, то ту же сдѣлку можно разсматривать, какъ обмѣнъ вещи на вещь, и тогда отношеніе, лежащее въ основѣ векселя, представится какъ permutatio. Наконецъ, можно взглянуть на вопросъ еще съ одной точки зрѣнія. Векселедатель, обѣщая векселедержателю выдать ему въ другомъ мѣстѣ ту цѣнность, которую онъ получаетъ здѣсь, оказываетъ тѣмъ несомнѣнную личную услугу. Векселедержатель какъ бы нанимаетъ векселедателя для перемѣщенія денегъ. Тогда отношеніе можно разсматривать, какъ locatio-conductio, которое оправдываетъ вознагражденіе, получаемое векселедателемъ въ видѣ удерживаемой цѣнности. Причисленіе векселя къ консенсуальнымъ римскимъ договорамъ ослабляло значеніе формы векселя.

Взгляды средневѣковыхъ юристовъ отразились на воззрѣніяхъ французскихъ юристовъ XVII и XVIII столѣтій, которые признавали въ векселѣ договорное отношеніе, но не соглашались видѣть въ немъ ни купли-продажи, ни мѣны, ни личнаго найма, а признавали его за особый видъ мѣнового договора—contrat de change. Этотъ взглядъ юристовъ нашелъ себѣ выраженіе въ положительномъ законодательствѣ, которое со времени Ordonnance de Commerce 1673 и до французскаго торговаго кодекса 1808 года включительно держалось взгляда на lettre de change, какъ на выраженіе contrat de change.

Противъ такого взгляда на вексель впервые выступилъ въ Германіи Эйнертъ [1]), который отвергъ за векселемъ договорный характеръ и призналъ его за купеческія бумажныя деньги—Das Papiergeld des Kaufmanns. Подобно тому, какъ государство выпускаетъ бумажныя деньги, т.-е. денежный суррогатъ, который по требованію обладателя обмѣнивается на настоящія деньги, такъ же точно и извѣстное въ торговомъ мірѣ лицо можетъ создать бумажныя деньги, если только оно успѣетъ внушить другимъ довѣріе къ тому, что векселя его своевременно будутъ непремѣнно обмѣнены на деньги. Обѣщаніе такого купца, какъ и государства, относится не къ опредѣленному лицу, а ко всякому, кто окажется закон-

---

[1]) Einert, *Das Wechselrecht nach dem Bedürfniss des XIX Jahrhunderts,* 1839. См. по поводу этой теоріи Ihering, *Geist des römischen Rechts,* т. II, ч. 2, стр. 364, прим. 511.

нымъ обладателемъ векселя. Исходя изъ такого взгляда, Эйнертъ перевелъ вопросъ съ момента, предшествующаго появленію векселя, на моментъ, послѣдующій за его созданіемъ. Съ его точки зрѣнія, формальная сторона, письменность, пріобрѣтаетъ такое значеніе, какое не придавалось ей ранѣе. Въ духѣ своей теоріи Эйнертъ выступаетъ поборникомъ векселей бланковыхъ и на предъявителя, какъ наиболѣе отвѣчающихъ торговымъ потребностямъ XIX вѣка. Въ основаніи взгляда Эйнерта лежитъ наблюденіе надъ тою экономическою ролью, которую играетъ вексель въ современномъ торговомъ быту, гдѣ онъ, дѣйствительно, часто замѣняетъ деньги. Однако возможность замѣны денегъ не составляетъ юридическаго свойства векселя, потому что она основана единственно на согласіи кредитора. Главная теоретическая заслуга Эйнерта заключается въ перестановкѣ вопроса о юридической природѣ векселя, а практическая—въ признаніи важнаго значенія формы векселя, что̀ подняло интересъ къ матеріальной строгости векселя.

Съ половины XIX вѣка, на почвѣ общегерманскаго вексельнаго права, появляется многочисленный рядъ теорій, пытающихся выяснить юридическую природу векселя. Нельзя не обратить вниманія, что вся теоретическая разработка этого вопроса составляетъ достояніе нѣмецкой науки. Ни французы, ни англичане не приложили своего труда къ конструированію векселя. И если можно упрекнуть французскихъ и англійскихъ юристовъ за пренебреженіе къ теоретической сущности векселя, то нельзя не упрекнуть и нѣмецкихъ юристовъ за то, что, въ погонѣ за оригинальными теоріями, они проявили массу совершенно ненужныхъ упражненій ума, въ дѣйствительности нимало не способствовавшихъ улучшенію постановки векселя въ законодательствѣ и въ судебной практикѣ.

Основной вопросъ, занимающій общее вниманіе,—гдѣ источникъ силы вексельнаго обязательства? Слѣдуетъ ли видѣть причину отвѣтственности векселедателя передъ векселедержателемъ въ созданіи имъ документа-векселя или же въ договорѣ, по которому этотъ документъ переходитъ отъ векселедателя къ векселедержателю? Съ практической стороны теорія о сущности вексельнаго обязательства должна объяснить, почему векселедатель отвѣчаетъ передъ всякимъ добросовѣстнымъ векселедержателемъ, независимо отъ того,

какъ попалъ вексель въ обращеніе, и почему векселедатель не отвѣчаетъ передъ первымъ пріобрѣтателемъ, если вексель попалъ къ нему противъ воли векселедателя?

Одни ученые признаютъ, что сила вексельнаго обязательства основывается на одностороннемъ актѣ созданія вексельнаго документа. Моментъ возникновенія обязательства,—это моментъ, когда документъ изготовленъ, точнѣе, когда онъ подписанъ должникомъ. Основа обязательства—воля одного лица, изготовившаго документъ. Воля вексельнаго кредитора не имѣетъ никакого значенія, а потому не можетъ быть и рѣчи о договорѣ. Эта теорія, извѣстная подъ именемъ Kreationstheorie, была впервые выдвинута Кунтце[1]), который и не отрицалъ, что его точка зрѣнія имѣетъ связь съ представленіемъ Эйнерта о векселѣ. Она нашла себѣ многочисленныхъ и видныхъ защитниковъ, разошедшихся однако довольно существенно въ пониманіи момента, въ который проявляется односторонняя воля должника [2]).

Теорія односторонняго созданія, вполнѣ гармонируя съ формализмомъ векселя, прекрасно объясняетъ, почему векселедатель долженъ платить добросовѣстному векселедержателю по векселю, который вышелъ изъ его рукъ помимо, даже вопреки, его воли, напр. когда онъ былъ украденъ изъ стола, былъ пущенъ въ обращеніе лицомъ, принявшимъ его на храненіе, и т. д. Если вексельное обязательство возникаетъ въ силу только появленія на свѣтъ векселя, то всякій, къ кому документъ дошелъ по юридическому основанію, въ правѣ требовать платежа отъ векселедателя, отъ котораго документъ ускользнулъ безъ юридическаго основанія. Теорія односторонняго созданія даетъ объясненіе, почему „векселедержателю принадлежатъ всѣ права, вытекающія изъ векселя, независимо отъ правъ по оному предшественника“ [3]), почему „отвѣтственное по векселю лицо, къ которому обращено

---

[1]) Первоначально въ *Deutsches Wechselrecht,* 1862; потомъ въ „Archiv für Wechselrecht“, т. VIII, XI и XIV; въ „Z. f. HR.“, т. VI, *Gutachten für XVI deutschen Juristentag* (1882). Наконецъ, наиболѣе полно изложена была его теорія въ *Das Wechselrecht,* 1884, который является оттискомъ изъ „Handbuch des Handels'See und Wechselrechts“, изданный подъ ред. Эндемана.

[2]) Въ числѣ приверженцевъ этой теоріи находятся имена Дернбурга, Іеринга, Кона, Ранда, Зигеля, Штобе, Грюнгута, Козака.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 24.

вексельное требованіе, можетъ защищаться только такими возраженіями, которыя вытекаютъ изъ непосредственныхъ отношеній означеннаго лица къ векселедержателю“ [1]).

Но разсматриваемая теорія оставляетъ открытымъ вопросъ, кто же является кредиторомъ по векселю въ моментъ его созданія, пока никто еще не выразилъ своей воли пріобрѣсти его? Возможно ли допустить существованіе обязательства съ одною обязанностью безъ права требованія? Можно ли говорить о возникновеніи вексельнаго обязательства въ силу одного созданія векселя, когда тою же одностороннею волею должника вексель можетъ быть уничтоженъ безъ всякихъ юридическихъ послѣдствій? Съ точки зрѣнія нашего законодательства, разсматриваемая теорія не примиряется съ постановленіемъ, по которому „вексель, для вступленія его въ силу въ отношеніи къ первому пріобрѣтателю, долженъ быть выданъ ему векселедателемъ“ [2]), или съ постановленіемъ, что независимость правъ векселедателя отъ правъ предшественника подрывается, если окажется, „что вексель выбылъ изъ владѣнія послѣдняго помимо его воли, и что векселедержатель объ этомъ зналъ“ [3]).

Отсюда большія или меньшія отступленія въ послѣдователяхъ этой теоріи. Въ поискахъ кредитора по векселю, не имѣющему векселедержателя, теорія довела иныхъ [4]) до признанія таковымъ самого векселя, т. е. до утвержденія за нимъ личности (Personificationstheorie). Считаясь съ затрудненіемъ признать юридическую силу за векселемъ, изготовленнымъ, но хранящимся у его творца, нѣкоторые [5]) пришли къ заключенію, что вексельное обязательство возникаетъ не въ моментъ созданія, но въ моментъ выпуска векселя (Emissionstheorie). Но выпускъ производится не на вѣтеръ, а въ руки опредѣленнаго лица, въ которыя вексель попадаетъ не иначе, какъ по его волѣ. Въ этомъ видѣ теорія начинаетъ подходить, помимо своего желанія, къ договорной теоріи.

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 33.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 15.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 24.

[4]) Volkmar и Löwy, *Begriff und Charakter des Wechselrechts* („Z. f. HR“, 1859, т. II).

[5]) Stobbe, *Handbuch des deutschen Privatrechts*, т. III, § 171. Эта же теорія раздѣляется и Jolly въ „Kritische Vierteljahrschrift für G. и RW“, т. II.

На ту же дорогу становятся тѣ [1]), которые, отрицая, чтобы вексельное обязательство возникало вслѣдствіе соглашенія между векселедателемъ и векселедержателемъ, утверждаютъ, что сила обязательства обусловливается пріобрѣтеніемъ права собственности на вексель (Eigenthumstheorie). Иные [2]) еще, отвергая значеніе выдачи, считаютъ существеннымъ добросовѣстность пріобрѣтенія. Безразлично, какимъ образомъ попалъ вексель въ руки добросовѣстнаго, законнаго владѣльца, былъ ли онъ выданъ векселедателемъ первому пріобрѣтателю или иначе. Воплощенная въ бумагѣ, обязательственная воля проявляетъ свою силу, какъ только вексель, съ согласія или противъ воли составившаго его, вошелъ въ обращеніе, значитъ даже тогда, когда вексель былъ выкраденъ у векселедателя, или выпалъ изъ его портфёля, или выброшенъ его ребенкомъ на улицу, или найденъ наслѣдникомъ въ бумагахъ покойнаго (Redlichkeitstheorie).

На противоположной точкѣ зрѣнія стоитъ договорная теорія въ ея чистомъ видѣ (Vertragstheorie). Виднѣйшимъ представителемъ ея признается Тёль [3]). По его мнѣнію, вексельное обязательство есть обѣщаніе денежной суммы (Summenversprechen), независимое отъ основанія и устанавливаемое выдачею и принятіемъ векселя (Geben und Nehmen). Въ вексельномъ отношеніи Тёль видитъ три договора: a) векселедателя съ векселедержателемъ, b) надписателя съ векселедержателемъ и c) акцептанта съ предъявителемъ. Передача векселя должна быть совершена въ намѣреніи установить вексельное обязательство. Это намѣреніе предполагается въ перенесеніи владѣнія.

Договорная теорія имѣетъ на своей сторонѣ также видныхъ представителей цивилистики [4]). Она отрицаетъ, чтобы вексельное обязательство могло возникнуть помимо воли пріобрѣтателя или векселедержателя, какъ и помимо воли векселедателя. Пока кто нибудь не выразитъ воли взять вексель, вексельнаго обязательства нѣтъ, нѣтъ собственно и векселя, а есть только исписанная бумага. Но, пока самъ

---

[1]) Lehmann, *Lehrbuch des deutschen Wechselrechts*, стр. 277; *Cosack*, *Lehrbuch des Handelsrechts*, стр. 233.

[2]) Grünhut, *Wechselrecht*, т. I, стр. 279.

[3]) Thöl, *Das Handelsrecht*, т. II, стр. 213—235.

[4]) Къ ихъ числу относятся: Гольдшмидтъ, Блюнчли, Регельбергеръ, Гирке, Бруннеръ, Зомъ, Герберъ, Гарейсъ, К. Леманъ.

векселедатель не выразилъ своей воли обязаться по составленному векселю, чтó только и можетъ выразиться въ актѣ выдачи документа, — вексельнаго обязательства не можетъ быть.

Договорная теорія отлично объясняетъ юридическую природу векселя, пока въ отношеніи участвуютъ только векселедатель, векселедержатель и акцептантъ. Положеніе становится затруднительнѣе, какъ только въ отношеніе входятъ надписатели. Договорная теорія стоитъ передъ вопросомъ, какимъ образомъ можетъ отвѣчать векселедатель передъ добросовѣстнымъ векселедержателемъ, который пріобрѣлъ вексель не отъ него и который не желаетъ считаться съ тѣмъ фактомъ, что вексель выскользнулъ изъ рукъ векселедателя помимо или вопреки его волѣ. Простое отрицаніе отвѣтственности въ этомъ случаѣ ничего не говоритъ, потому что теорія, не считающаяся съ положительнымъ законодательствомъ, не имѣетъ большой цѣны. Можетъ быть, правильнѣе будетъ сказать, что трудности, встрѣчаемыя договорной теоріей, вытекаютъ не изъ самаго векселя, юридическая природа котораго должна выступать въ наиболѣе простомъ случаѣ, а изъ индоссамента, который является осложненіемъ, присущимъ не всякому вексельному обязательству. Поэтому объясненіе отвѣтственности векселадателя передъ добросовѣстнымъ векселедержателемъ, а не первымъ пріобрѣтателемъ, относится къ вопросу о юридической природѣ не векселя, а индоссамента.

§ 140. Экономическое значеніе векселя.

Литература. Canstein, *Lehrbuch des Wechselrechts*, 1890, стр. 52—77; Grünhut, *Wechselrecht*, т. I, стр. 8—19; Lengner, *Der Wechselrecht in seinen wirtschaft-lichen Bedeutung*, 1895; Lexis, „Die volkswirthschafliche Bedeutung des Wechsels“. („Handbuch der SW.“ Конрада), Барацъ, *Курсъ вексельнаго права*, 1893, стр. 705—778; Гёшенъ, *Теорія вексельныхъ курсовъ*, 1890; Брандтъ, *Теорія вексельнаго курса*, 1892; Герцка, *Вексельный курсъ и лажъ*, 1895.

I. Экономическія функціи векселя. Среди кредитныхъ знаковъ вексель, съ экономической точки зрѣнія, занимаетъ несомнѣнно наиболѣе видное мѣсто. Чекъ, который въ послѣднее время сильно выдвигается и обнару-

живаетъ попытки соперничать съ векселемъ, пока все же уступаетъ послѣднему какъ въ обращаемости, такъ и въ пригодности стать объектомъ самостоятельной торговли. Въ тотъ короткій срокъ, какой дается чеку, онъ не успѣваетъ выполнить столько кредитныхъ оборотовъ, сколько можетъ сдѣлать вексель, выдаваемый на мѣсяцы, а не на дни. Варрантъ предполагаетъ наличность товара, и обращеніе его по необходимости ограничено тою мѣстностью, гдѣ находится товарный складъ, хранящій товаръ, тогда какъ обращеніе векселя не стѣснено условіями времени и мѣста. Весьма мѣтко замѣчаніе, что вексель имѣетъ такое же значеніе въ денежномъ обращеніи, какъ желѣзныя дороги въ транспортномъ дѣлѣ или телеграфъ въ сообщеніи извѣстій [1]).

Первоначальной функціей векселя было служить *средствомъ перевода* денежныхъ суммъ изъ одного мѣста въ другое, безъ дѣйствительнаго перемѣщенія денегъ. Пользованіе векселемъ устраняло трудности, опасности и издержки, связанныя съ перевозкою большихъ суммъ денегъ, особенно металлическихъ. Чтобы представить себѣ все значеніе векселя въ этомъ отношеніи, достаточно предположить, что вексель не существуетъ. Петербургскій купецъ, пріобрѣвшій рыбнаго товара въ Астрахани на 10.000 р., долженъ бы послать туда своего артельщика съ деньгами. Но онъ, при помощи переводнаго векселя, можетъ привлечь на себя платежъ покупной суммы. Для этого ему нужно только принять трассированный на него астраханскимъ продавцомъ вексель въ пользу лица, отъ котораго на мѣстѣ, въ Астрахани, деньги получены или которому тамъ долженъ былъ самъ продавецъ. Перевозка денегъ могла быть избѣгнута и инымъ способомъ. Петербургскій купецъ, обязанный уплатить 10.000 рублей за купленный товаръ, могъ бы трассировать вексель на своего собственнаго должника въ Астрахани и переслать этотъ вексель своему кредитору-продавцу. Лицо, командируемое правительствомъ заграницу съ научною или съ политическою цѣлью, получаетъ причитающіяся ему суммы путемъ векселей, трассированныхъ на заграничные банки. Нельзя однако не обратить вниманія на то, что въ тѣхъ случаяхъ, когда заграницею пользуются

---

[1]) Roscher, *System der Volkswirthschaft*, т. III, стр. 263.

переводными векселями, у насъ часто довольствуются банковыми переводами.

Значительно важнѣе роль векселя, какъ *платежнаго средства,* замѣняющаго другіе способы погашенія частныхъ обязательствъ, особенно деньги. Надежные векселя обращаются въ торговомъ мірѣ съ такою же фактическою силою, какъ и деньги, и съ этой стороны векселя совершенно вѣрно были названы Эйнертомъ купеческими деньгами. Вексель надежнаго купца принимается охотно его кредиторомъ не только потому, что кредиторъ увѣренъ въ томъ, что получитъ въ срокъ деньги, но и потому, что такимъ векселемъ онъ можетъ легко расплатиться съ своимъ собственнымъ кредиторомъ. Одинъ и тотъ же вексель, прежде чѣмъ наступитъ срокъ предъявленія его къ платежу, успѣетъ погасить цѣлый рядъ обязательствъ, безъ малѣйшаго участія денегъ.

Наконецъ, вексель есть *орудіе кредита.* Благонадежный вексель способенъ не только погасить рядъ обязательствъ, но онъ во всякое время можетъ превратиться въ деньги задолго до срока платежа. Этотъ результатъ достигается путемъ учета. Фабрикантъ за проданные купцу продукты рѣдко получаетъ наличныя деньги, потому что купецъ разсчитываетъ расплатиться изъ той суммы, какую онъ выручитъ отъ распродажи товара. Но фабрикантъ, получившій взамѣнъ денегъ вексель, нуждаясь въ деньгахъ, используетъ полученный вексель посредствомъ учета. Вексель абстрактный, свободный отъ возраженій, строго формальный, легко найдетъ лицо, готовое дать подъ него деньги и выжидать срока платежа. Несомнѣнно, ничто не придаетъ векселю такъ сильно кредитное значеніе, какъ индоссаментъ. Переходя черезъ нѣсколько рукъ, вексель, подобно снѣжному кому, все болѣе растетъ въ своей кредитоспособности (vires acquirit eundo). Имѣя отвѣтственными передъ собою рядъ лицъ, извѣстныхъ въ торговомъ мірѣ, каждый охотно откроетъ кредитъ подъ снабженный надписями вексель.

II. Вексель въ международной торговлѣ. Въ международномъ обмѣнѣ векселя играютъ главную роль въ качествѣ платежнаго средства, такъ какъ устраняютъ необходимость пересылки на далекія разстоянія денегъ, которая сопряжена съ значительными издержками. Потребность въ векселяхъ, какъ платежномъ средствѣ, объясняется взаим-

ными долгами, лежащими на странахъ, которыя состоятъ въ торговыхъ сношеніяхъ. Эти долги возникаютъ на почвѣ многочисленныхъ сдѣлокъ по покупкѣ, перевозкѣ, комиссіи и др., заключенныхъ подданными этихъ государствъ. При сложности торговыхъ связей двухъ странъ всегда обнаруживается, что въ каждой ихъ нихъ извѣстное количество лицъ имѣютъ права требованія въ отношеніи подданныхъ другой страны, несущихъ соотвѣтственныя обязательства. Погашеніе всѣхъ этихъ долговъ непосредственною пересылкою денегъ потребовало бы значительнаго количества монеты и большихъ издержекъ. То и другое затрудненіе избѣгается при помощи векселей.

Предположимъ, что московскій купецъ Ознобишинъ продалъ въ Берлинъ Шмидту зернового хлѣба на 40.000 рублей. На эту послѣднюю сумму русскій подданный пріобрѣтаетъ право требованія съ германскаго подданнаго, и на эту сумму торговый балансъ между Россіей и Германіей склоняется на сторону Россіи. Предположимъ однако, что одновременно берлинская фирма Мюллеръ и К° доставила московскому купцу Асмолову стальныхъ издѣлій на 40.000 рублей. Берлинскій купецъ пріобрѣлъ право требованія въ отношеніи русскаго подданнаго, поворачивая тѣмъ балансъ въ сторону Германіи. Выполненіе обоихъ обязательствъ могло бы быть достигнуто двойной посылкой денежныхъ суммъ. Но вексель измѣняетъ дѣло. Фирма Мюллеръ и К° трассируетъ переводный вексель на своего должника въ Москвѣ, Асмолова, обозначивъ первымъ пріобрѣтателемъ Шмидта, который охотно пріобрѣтетъ вексель для того, чтобы послать его въ Москву своему кредитору Ознобишину, предлагая ему обратиться съ требованіемъ платежа къ Асмолову, находящемуся въ той же Москвѣ. Асмоловъ, уплативъ по векселю, ликвидируетъ отношеніе между четырьмя лицами. Будутъ погашены два долга, Асмолова и Шмидта, и удовлетворены два требованія, Ознобишина и Мюллеръ и К°. Оказалась излишней двойная пересылка денегъ, которая замѣнена единой пересылкой документа.

Въ дѣйствительности дѣло происходитъ нѣсколько сложнѣе, чѣмъ въ приведенномъ примѣрѣ. Откуда фирмѣ Мюллеръ и К° знать о желаніи Шмидта пріобрѣсти вексель на Москву или Шмидту знать объ имѣющемся векселѣ, который былъ бы для него подходящъ? Суммы извѣстныхъ векселей

могутъ не совпадать съ суммою дѣйствительнаго долга, и ихъ пришлось бы подбирать. Трудности устраняются благодаря участію маклеровъ и банковъ, у которыхъ сосредоточиваются свѣдѣнія объ имѣющихся векселяхъ.

Международная торговля была бы совершенно невозможна безъ того платежнаго средства, какое представляетъ вексель. Потребность въ этомъ средствѣ превращаетъ самый вексель въ товаръ, имѣющій свою цѣну и дѣлающійся предметомъ самостоятельной и важной торговли.

III. Вексельный курсъ. Въ каждой странѣ создаются соотвѣтствующія группы кредиторовъ и должниковъ. Должники пріобрѣтаютъ векселя отъ своихъ соотечественниковъ-кредиторовъ, и отправляютъ ихъ своимъ заграничнымъ кредиторамъ для погашенія обязательствъ. Полная компенсація взаимныхъ требованій между двумя странами возможна только при томъ условіи, если количество долговъ одной страны въ точности совпадаетъ съ количествомъ ея правъ требованій. Но такое строгое соотвѣтствіе въ дѣйствительности невозможно. При меньшей задолженности одной страны передъ другой обнаружится конкуренція между пріобрѣтателями векселей, спросъ усилится, и цѣна ихъ, какъ товара, возвысится; наоборотъ, при избыткѣ предложенія, цѣна упадетъ. Колебаніе въ цѣнѣ векселя имѣетъ свои предѣлы. Лица, требующія векселей для отправки ихъ своимъ кредиторамъ, готовы уплатить къ суммѣ векселя нѣкоторую прибавку, премію, лишь бы избѣгнуть расхода и риска по пересылкѣ денегъ. Поэтому, при нормальныхъ условіяхъ денежнаго рынка, эта премія не можетъ превосходить издержекъ по пересылкѣ, страховкѣ и нѣк. др. сопутствующихъ расходовъ. За этими предѣлами должникъ предпочтетъ послать прямо деньги вмѣсто векселя. Эта предѣльная линія носитъ у англичанъ и американцевъ названіе „gold-point“.

Цѣною векселя, какъ товара, будетъ выраженная въ немъ денежная сумма ± премія, уплачиваемая при его отчужденіи. Цѣна иноземныхъ векселей (девизъ), выраженная въ монетной единицѣ даннаго государства, называется вексельнымъ курсомъ. Такъ какъ векселя странъ, находящихся въ постоянныхъ торговыхъ сношеніяхъ, пишутся на различную монету, то необходимо приведеніе ихъ въ монетное соотвѣтствіе. Съ этою цѣлью монета каждой страны приводится къ

вѣсу благороднаго металла, выраженному въ денежной единицѣ даннаго государства.

Монета, цѣнность которой въ векселѣ опредѣляется, носитъ названіе „постоянной валюты“, а монета, въ которой выражается эта цѣнность,—„перемѣнной валютой“. До 1888 года у насъ постоянною валютою признавался русскій кредитный рубль, а перемѣнною валютою была иностранная, напр.: вексельный курсъ на Берлинъ 100 рублей 214,25 марокъ. Но такой порядокъ былъ признанъ неудобнымъ, потому что онъ принятъ только въ Лондонѣ. Всюду же на континентѣ принята постоянною валютою иностранная монета, а своя перемѣнною. Распоряженіемъ министра финансовъ отъ 1888 года этотъ способъ означенія вексельнаго курса принятъ и у насъ, напр.: вексельный курсъ на Берлинъ 100 марокъ 46,67 рублей.

Опредѣленіе вексельнаго курса происходитъ на биржахъ, какъ сосредоточеніи вексельной торговли. Установившійся на биржѣ курсъ заносится періодически въ курсовые листки, которые опубликовываются. Конечно, вексельный курсъ опредѣляется не въ отношеніи всѣхъ торговыхъ мѣстъ, а лишь въ отношеніи такихъ торговыхъ центровъ, около которыхъ сосредоточиваются постоянныя, значительныя связи.

Когда цѣна векселя находится въ точномъ соотвѣтствіи стоимости денежной суммы, въ немъ выраженной, съ присоединеніемъ лишь расходовъ куртажныхъ, то курсъ векселя стоитъ, какъ выражаются, al pari (parité de change). Какъ только нарушается соотвѣтствіе между вексельною суммою и суммою, предлагаемою за вексель, такъ происходитъ уклоненіе отъ pari вверхъ или внизъ и обнаруживается колебаніе курса.

Причины колебанія вексельнаго курса обусловливаются причинами экономическаго и политическаго характера.

1. Прежде всего вексельный курсъ опредѣляется отношеніемъ спроса на векселя къ ихъ предложенію. Чѣмъ болѣе торговый балансъ склоняется въ пользу извѣстной страны, другими словами,—чѣмъ болѣе экспортъ преобладаетъ надъ импортомъ, тѣмъ болѣе въ ея пользу выражается разница между ея правами требованія на другую страну и ея долговыми обязательствами. Чѣмъ меньше векселей на рынкѣ, тѣмъ сильнѣе опасность для нѣкоторыхъ должниковъ, что они вынуждены будутъ расплатиться съ своими кредиторами

высылкою денегъ. Поэтому они прилагаютъ все стараніе, чтобы запастись векселями, и тѣмъ поднимаютъ ихъ цѣну. Наоборотъ, чѣмъ хуже экспортъ, напр. вслѣдствіе неурожая въ странѣ, живущей преимущественно продажею хлѣба, какъ Россія, тѣмъ больше на рынкѣ векселей, которыхъ некому брать, и для продавцовъ возникаетъ опасность, что нѣкоторымъ изъ нихъ придется имѣть дѣло съ непосредственнымъ взысканіемъ вексельной суммы.

2. Колебанія вексельнаго курса зависятъ также отъ принятой въ той или другой странѣ монетной системы. Если одна страна держится золотой валюты, а другая, рядомъ съ золотой, признаетъ и серебряную монету, то вексельный курсъ на эту страну будетъ зависѣть еще отъ измѣнчиваго соотношенія между золотомъ и серебромъ на міровомъ рынкѣ. Если въ странѣ имѣются бумажныя деньги, то вексельный курсъ будетъ обусловливаться еще тѣмъ agio на золото, какой установился при обмѣнѣ бумажекъ на металлъ.

3. Цѣна векселей опредѣляется также высотой дисконта, существующаго въ томъ мѣстѣ, гдѣ происходитъ предложеніе ихъ, потому что векселедержатели, въ виду значительнаго банковаго учета, готовы дешевле уступить свои векселя.

4. Если бы всѣ векселя выдавались съ платежомъ по предъявленію, тогда срокъ векселя не имѣлъ бы вліянія на цѣну его. Но въ дѣйствительности срочные векселя встрѣчаются въ не меньшемъ числѣ, чѣмъ по предъявленію, и это обстоятельство имѣетъ значеніе на вексельномъ рынкѣ. При отмѣткѣ курса векселей съ 3-мѣсячнымъ срокомъ платежа, вексель 6-недѣльный поднимется выше курса, вексель 6-мѣсячный падаетъ ниже.

5. Вексельный курсъ стоитъ въ зависимости отъ всей политической коньюнктуры, часто независимой отъ коньюнктуры экономической. Даже выгодный торговый балансъ не обезпечиваетъ страну отъ низкаго вексельнаго курса, если вслѣдствіе международныхъ или внутреннихъ осложненій у кредиторовъ ослабляется увѣренность въ точномъ и полномъ удовлетвореніи. Обыкновенно примѣромъ такого положенія дѣлъ приводятъ рѣзкое паденіе вексельнаго курса на Америку во время междуусобной войны 1861 года, несмотря на особенно благопріятный въ этотъ моментъ для Соединенныхъ Штатовъ торговый балансъ. Событія внутренней жизни въ Россіи, Турціи или Австріи въ послѣднее время дали

немало подтвержденій указанной зависимости вексельнаго курса отъ политическихъ условій.

IV. Арбитражъ. До сихъ поръ мы предполагали отношеніе только между двумя странами. Но въ дѣйствительности торговыми связями соединены многія страны, и потому вексельный курсъ обусловливается не только торговымъ балансомъ между двумя какими-нибудь странами, но и торговымъ балансомъ каждой изъ нихъ въ отношеніи всѣхъ другихъ.

Торговый балансъ Германіи въ извѣстный моментъ складывается не благопріятно для нея въ виду незначительнаго вывоза во Францію, и потому вексельный курсъ въ Берлинѣ стоитъ выше al pari. Очевидно, должникамъ въ Берлинѣ приходится переплачивать за векселя, которые имъ нужны для расплаты съ французскими кредиторами. Но одновременно векселя на Парижъ, благодаря выгодному торговому балансу Англіи, стоятъ въ Лондонѣ ниже al pari. Обнаруживается возможность и выгода для германскихъ должниковъ погасить свои обязательства передъ французскими кредиторами при помощи векселей, пріобрѣтенныхъ въ Лондонѣ. Банки, занимающіеся вексельною торговлею, и должны отыскать мѣсто, гдѣ можно пріобрѣсти вексель по наиболѣе дешевой цѣнѣ, для того, чтобы препроводить ихъ въ то мѣсто, гдѣ цѣна ихъ стоитъ наиболѣе высоко. Вычисленія, направленныя къ раскрытію наиболѣе выгодныхъ въ этомъ отношеніи комбинацій платежа, составляютъ „арбитражъ". Этою операціею занимаются спеціальные банки, арбитражисты, камбисты. Арбитражная операція еще разъ и еще сильнѣе показываетъ международное значеніе векселя.

Слѣдуетъ имѣть однако въ виду, что всѣ арбитражныя вычисленія остаются въ предѣлахъ стоимости реальной пересылки.

§ 141. Вексельная дѣеспособность.

Литература. Grünhut, *Wechselrecht*, т. I, стр. 301—315; Lehmann, *Das deutsche Wechselrecht*, §§ 71—87; Чирихинъ, *О вексельной правоспособности*, 1882; Sraffa, *La cambiale e i non commercianti* („Arch. giur." 1897).

I. Общее понятіе. Подъ именемъ вексельной дѣеспособности понимается способность актомъ своей воли при-

нять на себя обязательство, вытекающее изъ векселя. Такими вексельными обязательствами являются выдача векселя, передача векселя по надписи, акцептъ, поручительство по векселю, посредничество. Отъ указаннаго сейчасъ понятія необходимо отличать: a) вопросъ о способности пріобрѣтать векселя, такъ какъ этотъ вопросъ относится не къ дѣеспособности, а къ правоспособности; b) вопросъ о вексельномъ обязательствѣ, возложенномъ на лицо не актомъ собственной воли, напр. при выдачѣ векселя опекуномъ отъ имени малолѣтняго.

Вексельная дѣеспособность, какъ способность обязываться по векселямъ, является спеціальною дѣеспособностью по отношенію къ общегражданской дѣеспособности, какъ способности самостоятельно обязываться по сдѣлкамъ. Лишенный гражданской дѣеспособности не обладаетъ и вексельною дѣеспособностью, но лишенный вексельной дѣеспособности можетъ быть вполнѣ граждански дѣеспособенъ. Такимъ образомъ, свобода выдачи, передачи, принятія векселя ограничивается: a) предѣлами гражданской дѣеспособности и b) предѣлами вексельной дѣеспособности. Ограниченія перваго рода относятся къ малолѣтнимъ и несовершеннолѣтнимъ, къ расточителямъ, къ сумасшедшимъ; ограниченія второго рода относятся къ тѣмъ лицамъ, которыя по закону лишены спеціально права обязываться по векселямъ.

Вексельною дѣеспособностью пользуются не только физическія лица, но и юридическія [1]), такъ какъ они въ правѣ вступать во всѣ вообще обязательства, необходимыя для осуществленія тѣхъ цѣлей, для которыхъ они возникли, а въ число такихъ обязательствъ могутъ войти и вексельныя [2]).

Въ какой моментъ требуется наличность вексельной дѣеспособности: въ моментъ ли составленія векселя или въ моментъ его выдачи? Возможно, что вексель составленъ и подписанъ замужнею женщиною безъ согласія мужа, который умеръ до врученія векселя первому пріобрѣтателю, или, наоборотъ, вексель подписанъ вдовою, которая, выйдя замужъ, послѣ того вручаетъ заготовленный вексель. Повидимому, договорная теорія, обусловливающая возникновеніе

---

[1]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 24 мая 1882, по д. Галати.

[2]) По вопросу о вексельной дѣеспособности юридическихъ лицъ см. англ. векс. уст. § 22.

вексельнаго обязательства выдачею документа, должна бы къ этому моменту отнести требуемую дѣеспособность. Но, если принять въ соображенiе строго формальный характеръ вексельнаго обязательства, требующiй, чтобы всѣ обстоятельства, имѣющiя существенное значенiе, вытекали изъ самаго векселя, необходимо признать, что вексельная дѣеспособность должна существовать въ моментъ, означенный на векселѣ, какъ время составленiя его.

II. Вексельная дѣеспособность на Западѣ. Вексель, какъ мы видѣли, возникъ и развился въ средѣ банкировъ. И тѣмъ не менѣе долгое время вексельныя обязательства были доступны каждому, никто изъ лицъ, обладающихъ гражданскою дѣеспособностью, не былъ лишенъ права выдавать или акцептовать векселя. Повидимому, къ ограниченiю не было фактическихъ основанiй въ условiяхъ жизни.

Но съ конца XVII вѣка, въ связи съ индоссаментомъ, и особенно въ XVIII, когда простой вексель сталъ распространяться, какъ форма долгового обязательства, среди широкихъ круговъ населенiя, вопросъ о вексельной дѣеспособности сталъ болѣе остро. Главное побужденiе къ ограниченiю вексельной дѣеспособности создавалось на почвѣ формальной вексельной строгости, которая грозила личнымъ арестомъ. Несовмѣстимость этого послѣдствiя неисполнительности съ званiемъ (духовенство), общественнымъ положенiемъ (князья, магистратъ), съ личною зависимостью (жены, крестьяне),—заставляла уже Рафаеля де Турри, писателя половины XVII столѣтiя, отстаивать общую вексельную дѣеспособность противъ попытокъ ея ограниченiя [1]). Въ началѣ XVIII вѣка нѣкоторые вексельные уставы, въ устраненiе недоразумѣнiй, считаютъ своимъ долгомъ указать, что право обязываться по векселямъ принадлежитъ и князьямъ, графамъ, дворянамъ, ученымъ, военнымъ [2]).

Но въ дальнѣйшемъ обнаруживается очевидное теченiе къ ограниченiю вексельной дѣеспособности. Отстраненiе духовныхъ, военныхъ, чиновныхъ лицъ вызывалось интересами паствы, армiи и службы, которые страдали бы отъ ареста вексельнаго должника, отстраненiе крестьянъ и дру-

---

[1]) Rarhael de Turri, *Tractatus de cambiis*, 1641.

[2]) Напр. Бранденбургскiй уставъ 1709, § 4, Прусскiй уставъ 1724, § 4.

гихъ mediocres personae обусловливалось ихъ непониманіемъ послѣдствій принятаго на себя обязательства.

Къ половинѣ XIX столѣтія замѣчается новый поворотъ въ законодательной политикѣ. Обнаруживается тенденція устранить всякія ограниченія вексельной дѣеспособности, и уравнять ее съ гражданской. Нѣмецкій вексельный уставъ 1847 года призналъ, что каждый, кто способенъ обязываться по договорамъ, способенъ обязываться и по векселямъ. Это положеніе въ настоящее время стало общимъ положеніемъ. Оно нашло себѣ подкрѣпленіе въ повсемѣстной отмѣнѣ личнаго задержанія неисправныхъ должниковъ, съ чѣмъ отпалъ главный мотивъ ограниченія вексельной дѣеспособности. Лишь въ видѣ случайныхъ исключеній сохранились еще кое-гдѣ ограниченія, главнымъ образомъ для военныхъ лицъ [1]).

Такимъ образомъ, въ настоящее время всюду почти дѣйствуетъ принципъ признанія вексельной дѣеспособности за каждымъ лицомъ, которому дозволено по закону вступать въ договорныя обязательства [2]). Если въ нѣкоторыхъ законодательствахъ ограничены въ правѣ обязываться по векселямъ замужнія женщины, то это обусловливается сохранившеюся до сихъ поръ ограниченною гражданскою дѣеспособностью этой категоріи лицъ.

III. История вексельной дѣеспособности въ Россіи. Мы видѣли, какое вниманіе удѣлялъ русскій законодатель вопросу о вексельной дѣеспособности. Къ началу XIX столѣтія основная тенденція выразилась въ отстраненіи отъ вексельнаго оборота какъ крестьянства, такъ и дворянства.

Поэтому, при изданіи устава 25 іюня 1832 года, высказано было въ видѣ общаго принципа (§ 6), что „обязываться по векселямъ могутъ всѣ тѣ лица, коимъ существующими законами право сіе предоставлено“. Такимъ образомъ законъ, въ видѣ общаго принципа, устанавливаетъ запрещеніе обязываться по векселямъ, и лишь, какъ исключеніе, допускаетъ

---

[1]) Въ Австріи указомъ 3 іюля 1853 года не въ правѣ обязываться по векселямъ офицеры и нижніе воинскіе чины. Въ Сербіи лишены вексельной дѣеспособности: крестьяне и нижніе воинскіе чины (Торг. код. § 77).

[2]) Герм. векс. уст. § 1; англ. векс. уст. § 22; швейц. обязат. законъ § 720. Никакихъ ограниченій не содержатъ ни французское, ни итальянское законодательства.

вексельную дѣеспособность. Однако вексельный уставъ не поименовалъ эти исключенія, кромѣ замужнихъ женщинъ и неотдѣленныхъ дѣвицъ. Поэтому при изданіи Свода Законовъ 1857 года къ указанному принципу присоединено было примѣчаніе, перечисляющее категоріи лицъ, которымъ предоставлено право обязываться по векселямъ: 1) купцы всѣхъ трехъ гильдій; 2) дворяне, записанные въ гильдію; 3) иностранные гости; 4) мѣщане и иностранные цеховые въ столицахъ; 5) крестьяне, торгующіе по свидѣтельствамъ [1]).

Со второй половины XIX вѣка обнаруживается обратное теченіе—расширить вексельную дѣеспособность, и это направленіе находитъ себѣ выраженіе въ законѣ 3 декабря 1862 года. Ст. 1 этого закона объявляетъ, что „обязываться векселями, какъ простыми, такъ и переводными, могутъ всѣ лица, коимъ по закону дозволено вступать въ долговыя обязательства“. Изъ сего общаго правила изъемлются только: а) лица духовнаго званія всѣхъ вѣроисповѣданій, б) крестьяне, не имѣющіе недвижимой собственности, если они не взяли торговыхъ свидѣтельствъ, и в) нижніе военные чины всѣхъ вообще вѣдомствъ“. Такимъ образомъ, законъ 3 декабря 1862 года признаетъ, въ видѣ общаго принципа, за всѣми вексельную дѣеспособность, кромѣ тѣхъ, кто спеціально поименованъ. Страннымъ образомъ законодатель, смѣшавъ вексельную дѣеспособность съ правоспособностью, присоединилъ постановленіе: „съ правомъ обязываться векселями соединено и право принимать ихъ въ учетъ за условленный съ векселедержателемъ платежъ“. Законъ 5 іюня 1875 года о воинской повинности измѣнилъ составъ лицъ, лишенныхъ вексельной дѣеспособности, снявъ съ нижнихъ чиновъ воспрещеніе выдавать векселя и всякія другія обязательства. Въ изданіи вексельнаго устава 1876 года ограниченію подвергались: 1) духовныя лица, 2) крестьяне, не владѣвшіе частною собственностью и не взявшіе торговыхъ свидѣтельствъ, 3) замужнія женщины безъ согласія мужей и 4) неотдѣленныя дѣвицы безъ согласія родителей.

При изданіи вексельнаго устава 1902 года столкнулись два вѣдомственныхъ направленія. Одно, представленное министерствомъ юстиціи, стояло за то, чтобы устранить всякія сохранившіяся у насъ изъятія и сравнять вексельную

---

[1]) Св. Зак. изд. 1857, т. XI ч. 2, Уставъ о векселяхъ, ст. 546, прим.

дѣеспособность съ способностью обязываться по договорамъ вообще. Главныя основанія въ пользу такого рѣшенія состояли: въ необходимости приблизить нашъ вексельный уставъ къ западно-европейскимъ; въ устраненіи главнаго историческаго мотива къ ограниченіямъ съ отмѣною въ 1879 году личнаго задержанія; въ безплодности мѣръ опеки при наличности другихъ способовъ задолжанія у ростовщиковъ (напр. сохранныя росписки). Другое направленіе, представленное министерствомъ финансовъ, клонило къ еще большему ограниченію вексельной дѣеспособности, къ предоставленію только торговому классу права обязываться по векселямъ. Въ пользу такого рѣшенія приводились тѣ соображенія, что господствующій у насъ простой вексель, внѣ торговой сдѣлки, не соотвѣтствуя реальной цѣнности, ведетъ къ краху и угрожаетъ народному кредиту; свобода обязываться по векселямъ привела къ крайней задолженности дворянства и къ паденію, вслѣдствіе того, его общественнаго значенія. Борьба двухъ направленій, не находящая себѣ исхода, привела къ единственно возможному, по бюрократическимъ принципамъ, рѣшенію,—къ сохраненію прежняго положенія; къ оставленію вексельной дѣеспособности въ прежнемъ состояніи. Лица, ограниченныя въ вексельной дѣеспособности по вексельному уставу въ изд. 1876 года, не получили и по уставу о векселяхъ 1902 года права обязываться по векселямъ.

Нѣкоторое измѣненіе внесено закономъ 5 октября 1906 года, которымъ съ крестьянъ снято запрещеніе обязываться по векселямъ.

IV. Ограниченія вексельной дѣеспособности. Мы должны разсмотрѣть размѣръ и условія ограниченій, которымъ подвергаются, по дѣйствующему законодательству, лица, лишенныя права обязываться по векселямъ.

I. Права выдавать векселя лишены *лица духовнаго званія* всѣхъ вѣроисповѣданій [1]). Съ точки зрѣнія политики права это ограниченіе оправдывалось недопустимостью для духовнаго лица подвергнуться личному аресту. Но соображеніе это въ настоящее время потеряло свою силу. Отрицать необходимость кредита для священника, имѣющаго свое частное хозяйство,—немыслимо. Опасаться за его неопытность или

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 2, п. 1.

легкомысліе, способное вовлечь его въ столь сложное обязательство, какъ вексельное,—странно. Очевидно, нѣтъ никакой возможности оправдать случайно сохранившееся у насъ ограниченіе дѣеспособности.

Съ догматической стороны ограниченіе, установляемое для лицъ духовнаго званія всѣхъ вѣроисповѣданій, возбудило сомнѣніе, относится ли оно къ раввину. Наша практика пришла къ заключенію, что законъ имѣлъ въ виду лишь лицъ, посвященныхъ въ духовный санъ, принадлежащихъ къ духовенству христіанскихъ исповѣданій, составляющему извѣстное сословіе, права и преимущества котораго изложены въ т. IX Св. Зак.; раввины евреевъ, не имѣющихъ вообще особеннаго духовнаго сословія, къ этому разряду ни въ какомъ случаѣ отнесены быть не могутъ, такъ какъ въ законахъ о духовномъ званіи о раввинахъ нигдѣ не упоминается. Раввинъ есть блюститель и толкователь еврейскаго закона [1]), должностное лицо, назначаемое на каждое трехлѣтіе по выбору, утверждаемое въ этой должности губернскимъ начальствомъ и получающее при томъ въ награду за безпорочную службу почетныя права купца первой гильдіи [2]). Въ виду приведенныхъ соображеній, Сенатъ призналъ, что раввины не ограничены въ вексельной дѣеспособности [3]). Можно, конечно, сочувствовать стремленію Сената придать ограничительное толкованіе устарѣлому и нецѣлесообразному закону. Но сомнительно, чтобы цѣль могла быть достигнута отрицаніемъ въ лицѣ раввина духовнаго званія. Законъ причисляетъ раввина къ духовному правленію евреевъ. Если даже раввинъ не духовное лицо съ точки зрѣнія законодателя, онъ духовное лицо въ глазахъ еврейскаго населенія: онъ призванъ къ выполненію требъ [4]). Тотъ же законъ не признавалъ духовнаго званія за лицами, выполняющими духовныя обязанности у раскольниковъ (старобрядцевъ). А отнесеніемъ къ духовному званію только лицъ, принадлежащихъ къ духовенству христіанскихъ исповѣданій, практика оставляетъ подъ сомнѣніемъ и вексельную дѣеспособность мусульманскаго духовенства.

---

[1]) Св. Зак. т. XI ч. 1, ст. 1322.

[2]) Св. Зак. т. XI ч. 1, ст. 1322.

[3]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 1890, № 1869.

[4]) Св. Зак. т. XI ч. 1, ст. 1325—1330; т. II, Городовое Положеніе ст. 95, прим. 2.

2. Лишены вексельной дѣеспособности *замужнія женщины*, которыя для дѣйствительности своихъ вексельныхъ обязательствъ нуждаются въ согласіи мужей. Ограниченіе это внесено въ наше законодательство, черезъ вексельный уставъ 1832 года, подъ явнымъ вліяніемъ французскаго образца. Оно было очевиднымъ недоразумѣніемъ во время своего появленія, потому что, вполнѣ отвѣчающее складу имущественныхъ отношеній между супругами во Франціи, оно противорѣчило основнымъ началамъ этихъ отношеній въ Россіи, гдѣ они построены на началѣ раздѣльности. Оправданіе ограниченія несовмѣстимостью личнаго ареста съ положеніемъ замужней женщины, какъ жены, матери и хозяйки, имѣвшее основаніе въ свое время, теперь, съ изданіемъ закона 7 марта 1879 года, представляется чистѣйшимъ анахронизмомъ.

Ограниченіе вексельной дѣеспособности замужней женщины возбуждаетъ рядъ догматическихъ сомнѣній. Прежде всего, какимъ образомъ должно выразиться согласіе мужа, придающее силу обязательству, принятому на себя женою? Должно ли оно быть выражено письменно въ самомъ векселѣ или можетъ быть дано на письмѣ въ особомъ актѣ, или можетъ быть выведено изъ всей совокупности обстоятельствъ? Матеріальная строгость вексельнаго обязательства приводитъ къ заключенію, что все, имѣющее значеніе для него, должно найти себѣ мѣсто на самомъ векселѣ. Отсюда слѣдуетъ, что согласіе мужа можетъ быть не только непосредственно дано въ векселѣ въ видѣ подтверждающей подписи, но и можетъ быть принято какъ выводъ изъ обстоятельствъ, нашедшихъ себѣ мѣсто въ самомъ векселѣ. Такъ, напр., акцептъ векселя, трассированнаго женою на мужа, можетъ быть понятъ только какъ согласіе мужа на выдачу его женою переводнаго векселя. Но согласіе мужа не можетъ быть доказываемо свидѣтельскими показаніями, какъ полагаетъ Сенатъ [1]). Согласіе мужа не можетъ быть дано въ особомъ письменномъ актѣ, чуждомъ самому векселю. Согласіе мужа не можетъ быть выводимо изъ обстоятельствъ, не обнаруживающихъ съ очевидностью его намѣренія восполнить недѣеспособность жены; такъ, напр., передача мужемъ векселя, на которомъ уже имѣется передаточная надпись жены, не можетъ быть толкуема, какъ разрѣшеніе обязаться.

---

[1]) Рѣш. Гражд. Кас. Деп. 1893, № 3.

По закону, замужняя женщина не лишена вексельной дѣеспособности, если производитъ торговлю отъ собственнаго своего имени. Положеніе закона можетъ быть толкуемо двояко: a) въ томъ смыслѣ, что купчихи не подлежатъ вообще ограниченію вексельной дѣеспособности или b) въ томъ смыслѣ, что замужняя купчиха свободна выдавать векселя, требуемые условіями производимаго ею промысла. Въ пользу второго толкованія говоритъ французскій образецъ. Слѣдовательно, если купчиха выдаетъ ювелиру вексель за купленное ею для выходящей замужъ дочери ожерелье, то необходимо согласіе мужа. Здѣсь открывается нѣсколько трудная и для третьихъ лицъ опасная задача разграниченія области отношеній, связанныхъ съ производимою торговлею, и отношеній, стоящихъ за ея предѣлами.

Согласіе мужа покрываетъ только отсутствіе вексельной дѣеспособности, но не гражданской дѣеспособности. Поэтому вексель, выданный несовершеннолѣтней замужней женщиной, нуждается, кромѣ согласія мужа, еще и въ согласіи попечителя, если попечительство не соединяется съ супружескою властью.

3. Наравнѣ съ замужними женщинами ограниченію вексельной дѣеспособности подвергаются и *дѣвицы, отъ родителей не отдѣленныя*, хотя и совершеннолѣтія, которыя не могутъ обязываться по векселямъ безъ согласія своихъ родителей, если не производятъ торговли отъ собственнаго своего имени. И это ограниченіе должно быть признано крайне неудачнымъ, потому что не соотвѣтствуетъ той имущественной раздѣльности, которая положена въ основу отношеній между родителями и дѣтьми въ Россіи.

Съ догматической стороны сомнѣніе возбуждается представленіемъ о неотдѣленности. Слѣдуетъ ли понимать здѣсь личную неотдѣленность, или имущественную невыдѣленность? Подъ именемъ неотдѣленныхъ дѣвицъ можно было бы понимать тѣхъ, которыя живутъ при родителяхъ [1]). Но практика наша слѣдуетъ въ данномъ случаѣ тому пониманію неотдѣленности, которое дано закономъ съ имущественной стороны: неотдѣленными дѣтьми признаются собственно (!) тѣ, которымъ изъ родительскаго имѣнія не выдѣлено еще никакой части [2]). При этомъ, слѣдовательно, никакого зна-

[1]) Св. Зак. т. IX, ст. 537—545.

[2]) Т. X ч. 1, ст. 182 и 190.

ченія не имѣетъ то обстоятельство, a) что родители, за неимѣніемъ собственнаго имущества, ничего выдѣлить дѣтямъ не въ состояніи, b) что дочь сама обладаетъ крупнымъ имѣніемъ, доставшимся ей по наслѣдованію или въ силу даренія отъ постороннихъ лицъ.

Спрашивается, откуда могутъ узнать векселедержатели о фактѣ отдѣленности дѣвицы, принявшей на себя вексельное обязательство? Фактъ этотъ не можетъ найти себѣ мѣста въ самомъ векселѣ, какъ это требуется по началамъ матеріальной строгости. Очевидно, доказывать фактъ неотдѣленности вынуждена сама дѣвица, обязавшаяся по векселю, или кредиторы, вступившіе въ ея права. Возраженіе это не вытекаетъ изъ векселя.

По вопросу о томъ, гдѣ должно быть выражено согласіе родителей и въ какой формѣ, примѣняется сказанное выше о согласіи мужа. Точно также и по вопросу о правѣ выдавать векселя въ зависимости отъ производимаго промысла.

V. Послѣдствія отсутствія вексельной дѣеспособности. Для оцѣнки послѣдствій отсутствія дѣеспособности въ лицѣ, обязавшемся по векселю, необходимо отличать гражданскую и вексельную дѣеспособность, общую и спеціальную.

Отсутствіе гражданской дѣеспособности приводитъ къ недѣйствительности всего обязательства. Напр. вексель, выданный несовершеннолѣтнимъ безъ согласія попечителя, представляется актомъ, не имѣющимъ никакого значенія для лица, его выполнившаго. Напротивъ, отсутствіе вексельной дѣеспособности лишаетъ обязательство его вексельной силы, но не уничтожаетъ его гражданской силы, какъ долгового обязательства. Напр. вексель, выданный замужнею женщиною безъ согласія мужа, теряя значеніе векселя, не освобождаетъ должницу отъ лежащаго на ней обязательства, которое она должна выполнить соотвѣтственно общимъ гражданскимъ законамъ [1]).

Недѣйствительность, обусловленная отсутствіемъ дѣеспособности и уничтожающая самое обязательство или только его вексельную силу, относится исключительно къ тому вексельному должнику, въ лицѣ котораго оказался юридическій

---

[1]) Рѣш. Суд. Деп. Прав. Сен. 1900, № 732, Гр. Касс. Деп. 1868, № 483, 1875, № 394.

дефектъ. Обязательства всѣхъ остальныхъ отвѣтственныхъ по векселю лицъ остаются въ полной силѣ. Вексель, акцептованный недѣеспособнымъ лицомъ, нисколько не ослабляетъ правъ векселедержателя въ отношеніи векселедателя или надписателей. Недѣйствительность подписи векселедателя не мѣшаетъ векселедержателю обращаться съ требованіемъ къ любому изъ надписателей. Эта особенность векселя объясняется тѣмъ, что вексель не есть единое обязательство, а представляется суммою обязательствъ, воплощенныхъ въ единый документъ.

Дѣеспособность требуется въ моментъ совершенія акта. Поэтому какъ послѣдующая потеря вексельной дѣеспособности, напр. вслѣдствіе выхода замужъ, не имѣетъ вліянія на силу обязательства, принятаго на себя до этого момента, такъ и послѣдующее устраненіе вексельной недѣеспособности, напр. вслѣдствіе смерти мужа, не придаетъ вексельной силы обязательству, не имѣвшему ея въ моментъ совершенія акта.

VI. Вексельная дѣеспособность въ международномъ оборотѣ. При широкой обращаемости векселя, особенно переводнаго, вопросъ о вексельной дѣеспособности имѣетъ не малое значеніе при переходѣ векселя изъ одного государства въ другое. Въ виду того, что вексельная дѣеспособность разрѣшается не одинаково по разнымъ законамъ, на этой почвѣ всегда возможны столкновенія законовъ. Вопросъ о томъ, какіе законы должны быть примѣняемы къ вексельной дѣеспособности, рѣшается различно.

Во Франціи вексельная дѣеспособность всегда обсуждается по національнымъ законамъ вексельнаго должника, безразлично, подписано ли обязательство за границами Франціи или въ ея предѣлахъ [1]). Слѣдовательно, вексель, выданный или переданный по индоссаменту въ Парижѣ духовнымъ лицомъ, принадлежащимъ къ русскимъ подданнымъ, будетъ недѣйствителенъ въ отношеніи этого надписателя такъ же, какъ если бы надпись была совершена въ Петербургѣ, хотя по французскимъ законамъ священникъ не ограниченъ въ вексельной дѣеспособности. Это принципъ чисто національный.

---

[1]) Weiss, *Traité théorique et pratique de droit international privé*, т. IV. 1901, стр. 423.

Иначе рѣшается вопросъ въ Германіи. Германское законодательство различаетъ, состоялось ли вексельное обязательство за границами Германіи или въ ея предѣлахъ. Въ первомъ случаѣ вексельная дѣеспособность обсуждается по національнымъ законамъ, во-второмъ — по германскому закону [1]). Приведенный выше примѣръ разрѣшится въ Германіи иначе, чѣмъ во Франціи. Если индоссаментъ былъ совершенъ священникомъ въ Россіи, онъ будетъ признанъ недѣйствительнымъ передъ германскимъ судомъ, потому что по русскому закону духовныя лица не могутъ обязываться по векселямъ. Если же индоссаментъ былъ произведенъ священникомъ въ Берлинѣ, надписатель будетъ отвѣчать передъ германскимъ судомъ, потому что по германскому закону духовныя лица не ограничены въ своей дѣеспособности.

Въ оправданіе принципа, принятаго германскимъ законодательствомъ и воспроизведеннаго нѣкоторыми другими [2]), приводятъ то соображеніе, что нельзя заставлять своего подданнаго знать иностранные законы и подвергаться риску вслѣдствіе невѣдѣнія, и что иностранецъ, въ отношеніи обязательствъ, принятыхъ имъ на себя въ другомъ государствѣ, не долженъ быть поставленъ въ лучшія условія, чѣмъ подданные этого государства. Но такъ какъ одновременно иностранецъ отвѣчаетъ по обязательствамъ, подписаннымъ за границею, хотя бы по мѣстнымъ законамъ онъ и не обладалъ вексельною дѣеспособностью, то нельзя не признать, что иностранецъ оказывается въ худшемъ положеніи, чѣмъ мѣстные подданные.

Тѣмъ не менѣе, принципъ этотъ принятъ и русскимъ законодательствомъ [3]). „Право иностранца обязываться по векселямъ обсуждается по законамъ государства, подданнымъ котораго онъ состоитъ“. Слѣдовательно, если вексель подписанъ австрійскимъ офицеромъ въ Берлинѣ, обязательство его не будетъ признано въ Россіи. „Иностранецъ, не имѣющій этого права по законамъ своего государства, однако отвѣтствуетъ по принятымъ имъ на себя въ предѣ-

---

[1]) Герм. векс. законъ, § 84, п. 1.

[2]) Швейц. обяз. законъ, § 822; Сканд. векс. уст. § 84; Венг. векс. уст. § 95.

[3]) Вексельный уставъ, ст. 82.

лахъ Имперіи вексельнымъ обязательствамъ, если по законамъ ея ему не возбраняется обязываться векселями". Слѣдовательно, вексель, выданный въ Россіи замужнею женщиною, состоящею во французскомъ подданствѣ, будетъ недѣйствителенъ въ отношеніи векселедателя, потому что замужнія женщины и по русскому законодательству не могутъ обязываться по векселямъ; но вексель, выданный въ Россіи австрійскимъ офицеромъ, будетъ имѣть полную силу, потому что по русскому законодательству офицеры не лишены вексельной дѣеспособности.

Наша практика не различаетъ гражданской дѣеспособности отъ вексельной. На разсмотрѣніе Сената былъ поставленъ вопросъ, по какимъ законамъ должны быть обсуждаемы сила и значеніе векселей, выдаваемыхъ уроженцами Бессарабской губерніи внѣ предѣловъ Бессарабіи, т. е. по законамъ ли общегражданскимъ, опредѣляющимъ совершеннолѣтіе въ 21 годъ, или по мѣстнымъ законамъ, дѣйствующимъ въ Бессарабіи, которыми для совершеннолѣтія установленъ возрастъ въ 25 лѣтъ. Сенатъ призналъ, что, согласно ст. 82 Устава о векселяхъ, дѣеспособность должна обсуждаться по законамъ мѣста выдачи векселя [1]). Но Сенатъ упустилъ изъ виду, что ст. 82 предусматриваетъ вексельную, а не гражданскую дѣеспособность.

§ 142. Составленіе векселя.

Литература. Braun, *Die Lehre vom Domizilwechsel*, 1880; Brül, *Der Nachsichtwechsel*, 1908; Gaupp-Wagener, *Blankowechsel und Blankoakcept im deutschen Wechselrecht*, 1898; Rosendorff, *Das Wechselblankett*, 1899; Thaller, *Traités en blanc et traités à fausse date.* („Ann. de droit comm." 1895, IX); Escara, *La lettre de change en blanc* („Ann. de droit comm." XXII, 1908); Racco, *L'emmissione di una cambiale in bianco e la sua natura giuridica* („Riv. di dir. comm." 1905).

I. Письменная форма. Въ настоящее время не можетъ быть никакого сомнѣнія въ томъ, что письменность составляетъ существенный моментъ вексельнаго обязательства. Нѣтъ письменной формы—нѣтъ векселя,—нѣтъ вексельнаго обязательства. Никакое словесное заявленіе, хотя

---

[1]) Рѣш. 2 Общаго Собранія Сената 24 марта 1907, № 85.

бы подкрѣпленное многочисленными свидѣтельскими показаніями, не получитъ вексельной силы. Даже произнесеніе вексельной формулы передъ фонографомъ, не оставляющее сомнѣнія въ намѣреніи лица обязаться со всѣми вексельными послѣдствіями, не создаетъ вексельнаго обязательства.

Матеріалъ, на которомъ можетъ быть начертано вексельное обязательство, чаще всего составляетъ бумага. Но въ этомъ нѣтъ необходимости. Вексель можетъ быть написанъ на кожѣ, на доскѣ, на двери. Только у насъ установленіе гербовой бумаги предопредѣляетъ тотъ исключительный матеріалъ, который пригоденъ для векселя. Не только всякій иной матеріалъ, кромѣ бумаги, въ Россіи исключается, но даже не всякая бумага, а только установленная можетъ быть использована для начертанія векселя.

Вопросъ о матеріалѣ предрѣшаетъ до извѣстной степени и вопросъ о средствахъ начертанія. Ни мѣлъ, ни уголь не годятся тамъ, гдѣ вексель можетъ быть написанъ только на бумагѣ. Перо и карандашъ—таковы единственныя средства, допустимыя у насъ, при чемъ возраженіе противъ карандаша, какъ средства легко стирающагося, не можетъ быть принято съ юридической точки зрѣнія. Вексель пишется чаще всего весь отъ руки, но нѣтъ никакого препятствія къ тому, чтобы отдѣльныя части векселя были воспроизведены механически. Напр., предпріятіе, имѣющее дѣло часто съ векселями или выдающее одновременно много векселей, можетъ заготовить текстъ векселей заранѣе типографскимъ или литографскимъ способомъ, съ оставленіемъ лишь пробѣловъ для заполненія нѣкоторыхъ индивидуальностей. Существенно только, чтобы подпись вексельнаго должника была сдѣлана отъ руки. Штампъ не въ состояніи замѣнить подписи.

Наше законодательство, подобно другимъ, не ставитъ никакихъ ограниченій въ отношеніи языка, какимъ долженъ быть написанъ вексель. Онъ можетъ быть написанъ на любомъ изъ языковъ, какимъ говоритъ населеніе Россіи или какими говорятъ за предѣлами Россіи. Никакого сомнѣнія не должно быть относительно еврейскаго языка. Свобода языка, принимаемаго для векселя, ведетъ къ допустимости смѣшенія языковъ на одномъ и томъ же векселѣ. Акцептъ на векселѣ можетъ быть сдѣланъ на иномъ языкѣ, нежели самъ вексель; индоссаментъ можетъ быть выполненъ раз-

ными языками. Возможно даже, что текстъ векселя написанъ на одномъ языкѣ, а подпись подъ нимъ сдѣлана на другомъ [1]).

Съ внѣшней стороны, законъ, предлагая для облегченія при написаніи векселей примѣрныя формы векселей [2]), нисколько не настаиваетъ на точномъ соблюденіи словъ и распорядка. Сакраментальныхъ словъ не существуетъ,—важно только ихъ значеніе [3]). Торговый оборотъ благопріятствуетъ выработкѣ однообразнаго внѣшняго типа, но юридически никакой типъ не предопредѣляетъ вексельной силы.

Но внѣшній видъ векселя долженъ быть таковъ, чтобы не возбуждалось сомнѣнія въ его содержаніи. Приписки, вставки, зачеркиванія, подскабливанія способны возбудить мысль, что видоизмѣненный текстъ не соотвѣтствуетъ тому содержанію, какое имѣли въ виду подписавшіе вексель и согласно которому изъявили свою волю. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ поправки не могутъ возбуждать никакого сомнѣнія въ этомъ отношеніи, потому что они не измѣняютъ существенно содержанія вексельнаго текста. Напр., исправляется орѳографія, прибавляется болѣе точное указаніе адреса, выскабливается запятая. Но поправки могутъ существенно измѣнять мысль вексельнаго обязательства. Напр. исправляется денежная сумма, прибавляется мѣсто платежа, выскабливается имя пріобрѣтателя съ замѣною его другимъ именемъ при соединеніи отчества и фамиліи.

Нашъ законъ постановляетъ, что „всякія въ векселѣ поправки, представляющія существенныя въ содержаніи его (ст. 3) измѣненія, должны быть оговорены передъ подписью векселедателя. Въ означеніи вексельной суммы измѣненій не допускается даже съ оговоркою“ [4]). Приведенная статья допускаетъ двоякое толкованіе.

1) Ее можно понимать въ такомъ смыслѣ, что недопустимы неоговоренныя поправки, касающіяся существенныхъ принадлежностей векселя. [5]) Въ пользу такого толкованія го-

---

[1]) Рѣш. Гражд. Кас. Деп. 1879, № 332.

[2]) Вексельный уставъ, ст. 1.

[3]) Прежде наша практика склонна была признавать такую сакраментальность за словомъ „повиненъ“ я заплатить.

[4]) Вексельный уставъ, ст. 13.

[5]) Федоровъ, *Вексельное право*, стр. 265; Нолькенъ, *Уставъ о векселяхъ*, 1903, къ ст. 13, §§ 2 и 9.

воритъ сдѣланная въ текстѣ закона ссылка на ст. 3, въ которой именно указаны вексельные реквизиты. Но съ этой точки зрѣнія пришлось бы признать недопустимымъ исправленіе въ суммѣ долга грамматической ошибки, даже съ оговоркой, напр., въ случаѣ, когда въ словѣ „дѣвятсотъ рублевъ“ перечеркнута буква „ѣ“ и надъ нею поставлено „е“.

2) Указанная статья можетъ быть истолкована въ томъ смыслѣ, что недопустимы неоговоренныя поправки, представляющія существенное измѣненіе смысла содержанія. Въ пользу такого пониманія говоритъ буквальный текстъ статьи, которая предусматриваетъ „существенныя измѣненія“, а не „измѣненія существенныхъ принадлежностей“. Отсюда слѣдуетъ: a) что несущественное измѣненіе текста векселя, хотя бы и безъ оговорки, нисколько не ослабляетъ вексельной силы документа; b) что существенное измѣненіе вексельнаго текста не устраняетъ вексельной силы только при условіи оговорки, предшествующей подписи; c) что съ существеннымъ измѣненіемъ вексельной суммы падаетъ вексельная сила, несмотря на сдѣланную передъ подписью оговорку.

При подписаніи векселя нѣсколькими лицами оговорка должна быть сдѣлана передъ подписью перваго изъ нихъ, такъ какъ въ противномъ случаѣ лицо, подпись котораго стоитъ надъ оговоркою, освобождается отъ вексельной отвѣтственности.

II. В е к с е л ь н ы е р е к в и з и т ы. Мы видѣли сейчасъ внѣшнія условія, которымъ должна удовлетворить письменная форма векселя. Съ внутренней стороны формализмъ векселя требуетъ опредѣленнаго содержанія, предуказаннаго закономъ. Совокупность тѣхъ существенныхъ принадлежностей, безъ наличности которыхъ обязательство и воплощающій его документъ не имѣютъ вексельной силы, составляетъ то, что̀ называется вексельными реквизитами.

Понятіе вексельныхъ реквизитовъ обусловливается требованіемъ существенности. Это тѣ части векселя, которыя необходимо требуются закономъ подъ страхомъ непризнанія вексельной силы. Поэтому совершенно неправильно различать существенные и несущественные реквизиты. Различать можно и слѣдуетъ существенныя и случайныя принадлежности. Существенныя принадлежности—это то, что̀ необходимо для векселя, случайныя принадлежности—это то, что̀ возможно въ векселѣ. Реквизиты, по самому своему

словообразованію [1]), могутъ обозначать только существенныя части векселя.

Большинство законодательствъ считаетъ необходимымъ перечислить всѣ существенныя принадлежности векселя [2]). Но цѣль указанія реквизитовъ можетъ быть достигнута не только перечисленіемъ, но и опредѣленіемъ векселя, которое бы обнимало существенные его моменты. Такъ поступаетъ англійское законодательство [3]).

Требованія законодательствъ, предъявляемыя къ содержанію векселя, довольно различны, что̀ значительно затрудняетъ дѣло объединенія. Такъ, во Франціи существуетъ реквизитъ валюты, котораго нѣтъ въ Германіи, за то въ Германіи требуется вексельная мѣтка, которая признается излишней во Франціи. Въ Англіи не требуютъ ни валюты, ни мѣтки.

Вексельные реквизиты простого и переводнаго векселя въ значительной части совпадаютъ. Но при большей сложности переводнаго векселя естественно, что реквизиты его представляютъ нѣкоторый излишекъ сравнительно съ тѣмъ, что̀ имѣется общаго у обоихъ видовъ.

Переходимъ къ разсмотрѣнію отдѣльныхъ реквизитовъ, свойственныхъ обоимъ видамъ векселя.

III. Вексельная мѣтка. Современное русское законодательство требуетъ, чтобы вексель содержалъ наименованіе акта, въ текстѣ его, словомъ „вексель“, а если онъ писанъ не на русскомъ языкѣ,—соотвѣтственнымъ выраженіемъ того языка, на которомъ написанъ [4]). Такимъ образомъ, документъ долженъ сразу, по употребленнымъ въ немъ выраженіямъ, указать, что онъ содержитъ вексельное обязательство. Безъ такого указанія обязательство теряетъ вексельную силу.

Такой формализмъ, придающій столь важное значеніе наименованію въ ущербъ содержанія, встрѣчаетъ оправданіе съ двухъ точекъ зрѣнія. Съ субъективной стороны требованіе вексельной мѣтки заставляетъ человѣка, подписывающаго вексель, сознавать, что онъ принимаетъ на себя всѣ строгія послѣдствія, связываемыя съ вексельнымъ обязательствомъ. Употребляя выраженіе „вексель“, должникъ устраняетъ мысль

---

1) Итал. requisito.

2) Векс. уставъ: франц. § 110, 188, Герм. § 4, 96, Итал. § 251.

3) Англ. векс. уставъ, § 3, п. 1, § 83, п. 1.

4) Уставъ о векселяхъ, ст. 3, п. 2.

о томъ, что онъ не зналъ, какого рода долговое обязательство хотѣлъ онъ возложить на себя. Съ объективной стороны векселя мѣтка даетъ возможность съ перваго же взгляда (ictu oculi) опредѣлить, съ какого рода документомъ имѣешь дѣло. Это особенно важно въ торговомъ оборотѣ, гдѣ приходится часто перебрать одновременно большое число цѣнныхъ бумагъ, и гдѣ сомнѣніе въ томъ, вексель или нѣтъ данная бумага, способно не только отнять время, но и совершенно устранить бумагу изъ оборота.

Взгляды законодательствъ на этотъ вопросъ, какъ уже было указано, разошлись. Одни, и во главѣ ихъ Германія, требуютъ вексельной мѣтки [1]), другія, съ Франціей и Англіей, не выставляютъ такого реквизита [2]).

Требуемое закономъ наименованіе акта опредѣленно указаннымъ словомъ „вексель", а для переводнаго векселя еще словомъ „тратта", исключаетъ возможность пользованія для цѣлей вексельной мѣтки другими выраженіями, хотя бы они были равнозначущи по смыслу, напр. вексельное обязательство. Вопросъ этотъ представляется спорнымъ въ литературѣ и практикѣ тѣхъ странъ, которыхъ законодательства выставляютъ реквизитъ вексельной мѣтки. Одни полагаютъ, что реквизитъ налицо, если употреблено выраженіе созвучное, напр. вексельное письмо, вексельное обязательство, вексельный долгъ, вексельный документъ и т. п., и его нѣтъ, когда пользуются выраженіемъ однозначнымъ, но не однозвучнымъ, напр. прима и т. д. [3]). Другіе думаютъ, что тѣ цѣли, которыя преслѣдуются реквизитомъ, не допускаютъ разнообразія выраженій, иначе реквизитъ не имѣетъ никакого смысла [4]). Къ этому послѣднему взгляду присоединяемся и мы. Слово „вексель", дѣйствительно, имѣетъ сакраментальный характеръ, соотвѣтствующій строго формальному реквизиту вексельной мѣтки.

Законъ нашъ не оставляетъ сомнѣнія относительно мѣста, гдѣ должна быть помѣщена мѣтка,—это въ самомъ текстѣ векселя. Въ приложенныхъ къ закону примѣрныхъ образцахъ и въ торговой практикѣ принято употреблять дважды это слово:

---

[1]) Герм. векс. уставъ § 4, Итал. торг. код. § 251; п. 2, Швейц. обяз. законъ § 722, п. 1; Скандин. векс. уставъ, § 1; Русск. торг. код. § 270.

[2]) Франція, Англія, Бельгія, Голландія, Испанія, Португалія.

[3]) Grünhut, *Wechselrecht*, т. I. стр. 337.

[4]) Vivante, *Trattato di diritto commerciale*, т. III, стр. 225.

въ самомъ текстѣ обязательства и въ верхнемъ углу. Но надпись наверху не можетъ замѣнить отсутствія наименованія въ текстѣ. И это имѣетъ свое разумное основаніе: такая мѣтка можетъ быть сдѣлана позднѣе, чужой рукой. Простому долговому обязательству, какимъ понималъ его должникъ, помимо его воли можетъ быть придана вексельная сила. Правда, соображеніе это нѣсколько ослабляется у насъ тѣмъ, что обязательство начертано на вексельной гербовой бумагѣ, чѣмъ устраняется предположеніе, что должникъ не желалъ принимать на себя вексельнаго обязательства. Но съ этой точки зрѣнія можно было бы отвергнуть полностью все значеніе вексельной мѣтки.

Если вексель писанъ не на русскомъ языкѣ, то вексельная мѣтка должна быть сдѣлана соотвѣтственнымъ выраженіемъ того языка, на которомъ вексель написанъ: „gegen diesen Wechsel“, „par cette lettre de change“ или „par ce billet à ordre“, „per questa mia cambiale“ или „per questo biglietto à l'ordine“, „by this bill of exchange“ или „by this promissory note“. При этомъ совершенно безразлично, требуется ли вексельная мѣтка законодательствомъ той страны, на языкѣ которой пишется въ Россіи вексель, или нѣтъ [1]).

При дѣйствіи стараго вексельнаго устава наша судебная практика не была очень склонна придавать вексельной мѣткѣ значеніе безусловнаго реквизита и признавала силу векселя за обязательствами, не наименованными этимъ словомъ въ текстѣ [2]). Но въ настоящее время, при категорическомъ предписаніи новаго устава не почитать векселемъ акта, не удовлетворяющаго хотя бы одному изъ требованій реквизитныхъ [3]), наша практика вынуждена будетъ измѣнить свой прежній взглядъ.

---

[1]) Катковъ, *Общее ученіе о векселѣ*, стр. 308, указываетъ на несообразность, какая можетъ получиться, если написать по-французски простой вексель съ устраненіемъ передаваемости оговоркою на основаніи ст. 22 Устава о векселяхъ. Получится: „je payerai par ce billet à ordre à monsieur NN et non à l'ordre“. Но, хотя французское законодательство и не обязываетъ къ мѣткѣ, въ практикѣ французской мѣтка общепринята, и однако это соединеніе словъ никого не смущаетъ. Въ Италіи же, гдѣ для обозначенія простого векселя то же неудачное выраженіе biglietto à l'ordine, вексельная мѣтка обязательна по закону и устраненіе передаваемости неизбѣжно приведетъ къ указываемому г. Катковымъ сочетанію словъ.

[2]) Рѣш. Гражд. Кас. Деп. 1870, № 1199, 1879, № 368, 1890, № 67.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 14.

IV. Гербовая бумага. Вексель пишется на установленной гербовой бумагѣ [1]). Въ этомъ требованіи соединяется одновременно и вексельный налогъ и вексельный реквизитъ.

Налогъ на вексельное обращеніе извѣстенъ не только нашему, но и другимъ законодательствамъ, въ формѣ ли наклейки гербовыхъ марокъ или же взноса денегъ въ учрежденіе, удостовѣряющее наложеніемъ штемпеля на векселя. Но по нашему законодательству, „писанные въ Имперіи векселя оплачиваются гербовымъ сборомъ исключительно посредствомъ изложенія ихъ на гербовой бумагѣ" [2]). Векселя должны быть написаны на бумагѣ особаго образца, изготовленнаго Экспедиціею заготовленія государственныхъ бумагъ. Цѣна вексельной бумаги опредѣляется въ размѣрѣ 15 копеекъ съ каждыхъ ста рублей суммы векселя [3]). Гербовая бумага, на которой должны писаться векселя, установлена различной стоимости, примѣнительно къ суммамъ векселей.

Вексельному налогу, въ формѣ установленной гербовой бумаги, нашъ законъ придаетъ значеніе существенной принадлежности векселя. Въ противоположность большинству законодательствъ, угрожающихъ штрафомъ за неоплату вексельнаго налога, новый вексельный уставъ, какъ и старый, признаетъ недѣйствительнымъ вексель, написанный не на установленной гербовой бумагѣ. Такого же взгляда придерживается италіанское законодательство [4]).

Въ оправданіе такого постановленія приводятъ соображенія финансоваго и юридическаго характера. Когда при изданіи Устава о векселяхъ 1902 года возникло предполо-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 3.

[2]) Т. V, изд. 1903, Уставъ о гербовомъ сборѣ, ст. 113.

[3]) Т. V, Уставъ о гербовомъ сборѣ, ст. 47. Согласно ст. 48, установленному сбору подлежатъ векселя на сумму болѣе 50 рублей. Отсюда слѣдуетъ выводъ, что векселя на сумму ниже 50 рублей или не подлежатъ гербовому сбору или вовсе не допускаются. Тѣмъ не менѣе, инструкція министра финансовъ 9 января 1901 года устанавливаетъ особый разборъ вексельной бумаги и для векселей на сумму менѣе 50 рублей.

[4]) Законъ 4 іюля 1897, § 45; см. Vivante, *Trattato di diritto commerciale*, т. III, стр. 218. Во Франціи нарушеніе фискальнаго закона влечетъ за собою потерю регресса въ отношеніи надписателей, см. Thaller, *Traité élémentaire de droit commercial*, стр. 646—647.

женіе обложить штрафами нарушеніе правилъ о вексельномъ налогѣ, то министерство финансовъ указало на недостаточность такой санкціи, такъ какъ до суда и протеста доходитъ не болѣе 1% всѣхъ совершаемыхъ векселей и, слѣдовательно, многочисленныя нарушенія оставались бы, въ ущербъ фиску, необнаруженными. Только угрозой недѣйствительности акта, какъ векселя, можно заставить исполнять въ точности фискальныя требованія. Съ юридической стороны выдвигается то соображеніе, что гербовая бумага выполняетъ ту же роль, что и вексельная мѣтка,—она возбуждаетъ сознаніе подписывающаго, что онъ принимаетъ на себя вексельное обязательство. Соотвѣтствіе разбора бумаги вексельной суммѣ предупреждаетъ возможность позднѣйшаго злонамѣреннаго измѣненія суммы вексельнаго долга.

Такимъ образомъ, установленная гербовая бумага составляетъ, по нашему, законодательству вексельный реквизитъ. Это слѣдуетъ понимать въ двоякомъ смыслѣ: 1) вексель долженъ быть написанъ не на какой-либо бумагѣ, а только на гербовой бумагѣ установленнаго образца; 2) гербовая бумага должна соотвѣтствовать, по своей стоимости, суммѣ вексельнаго обязательства, т. е. вексельная сумма не должна превышать наибольшаго размѣра суммы, указанной на самой гербовой бумагѣ каждаго разбора.

V. Вексельная дата. Подъ именемъ вексельной даты понимается означеніе мѣста и времени составленія векселя, причисленное нашимъ закономъ къ числу вексельныхъ реквизитовъ.

Означеніе мѣста составленія считалось ранѣе весьма существеннымъ, въ связи съ представленіемъ о distantia loci, какъ необходимомъ условіи векселя. Но постепенно законодательства отрѣшались отъ этого взгляда, и даже французское законодательство, наиболѣе упорно отстаивавшее такое пониманіе, вынуждено было, закономъ 7 іюня 1894 года, отказаться отъ традиціоннаго воззрѣнія.

Если въ настоящее время означеніе мѣста составленія признается законодательствами, далеко не единодушно [1]), вексельнымъ реквизитомъ, то по совершенно инымъ соображеніямъ: а) мѣстомъ составленія векселя приходится руко-

---

[1]) Оно требуется: Герм. векс. законъ, § 4, п. 6; Скандин. векс. законъ, § 1; Итал. торг. код. § 251, п. 1. Оно не требуется въ Бельгіи.

водствоваться при обсужденіи вопроса, насколько формальныя условія иностраннаго векселя могутъ быть признаны русскимъ судомъ [1]). b) Иностранецъ, ограниченный въ своей дѣеспособности по національнымъ законамъ, отвѣтствуетъ, если вопросъ объ его отвѣтственности возбуждается въ странѣ, гдѣ вексель имъ подписанъ и гдѣ это ограниченіе неизвѣстно [2]). c) Мѣстомъ платежа по простому векселю почитается мѣсто его составленія, если векселедатель, до подписи, не указалъ въ самомъ векселѣ иного мѣста платежа [3]). d) Мѣсто составленія векселя разрѣшаетъ сомнѣніе, по какому стилю слѣдуетъ производить исчисленіе срока платежа: по новому или по старому [4]).

Означеніе мѣста производится указаніемъ города, села или станицы, помѣчаемыхъ обыкновенно на верхней части векселя, надъ текстомъ. Большей детальности не требуется, потому что можно думать, что указаніе административной единицы дастъ возможность дальнѣйшихъ поисковъ, если бы то понадобилось.

Время составленія векселя есть тотъ моментъ, когда актъ подписывается. Заготовленный текстъ безъ подписи не даетъ еще представленія о составленномъ векселѣ, тогда какъ, наоборотъ, подписанный бланкъ способенъ пріобрѣсти значеніе составленнаго векселя.

Необходимость такого вексельнаго реквизита, какъ время составленія, вызывается слѣдующими соображеніями: a) По времени составленія векселя опредѣляется, былъ ли дѣеспособенъ тотъ, кто принялъ на себя вексельное обязательство. b) Если вексельный должникъ объявленъ несостоятельнымъ, то время составленія подписаннаго имъ векселя, индоссамента, акцепта, имѣютъ чрезвычайно важное значеніе [5]). c) Временемъ составленія обусловливается срокъ платежа въ векселяхъ a dato, т. е. когда срокъ ставится въ зависимость отъ протеченія времени: „во столько-то недѣль отъ сего". d) Время составленія векселя необходимо для векселя, писаннаго по предъявленіи или со срокомъ по предъявленію,

---

1) Уставъ о векселяхъ, ст. 83.
2) Уставъ о векселяхъ, ст. 82.
3) Уставъ о векселяхъ, ст. 7.
4) Уставъ о векселяхъ, ст. 39.
5) Напр. Уст. судопр. торг. ст. 486.

потому что послѣдній срокъ предъявленія опредѣляется истеченіемъ 12 мѣсяцевъ со дня составленія [1]).

Требованіе обозначенія времени составленія векселя выставляется почти всѣми законодательствами [2]).

Въ нашей практикѣ, основанной на старомъ вексельномъ уставѣ, было признано, что „неозначеніе въ обязательствѣ времени его выдачи можетъ влечь за собой недѣйствительность онаго лишь условно, т. е. въ тѣхъ только случаяхъ, когда, вслѣдствіе отсутствія такого означенія, невозможно опредѣлить срокъ дѣйствія или выполненія обязательства. Когда же въ этомъ послѣднемъ отношеніи обязательство никакого сомнѣнія не возбуждаетъ, то признаніе такого обязательства недѣйствительнымъ въ виду лишь неозначенія времени выдачи онаго, не играющаго по отношенію существа принятаго обязательства никакой роли, не находило бы себѣ никакого законнаго оправданія“ [3]). Въ этомъ разсужденіи Сенатъ допустилъ три ошибки: a) онъ распространилъ общія правила объ обязательствѣ на спеціальныя вексельныя обязательства, b) онъ не понялъ цѣли означенія времени составленія векселя, c) онъ упустилъ изъ виду значеніе вообще вексельнаго реквизита. Слѣдуетъ полагать, что при дѣйствіи новаго вексельнаго устава, категорически отрицающаго вексельную силу за актомъ, лишеннымъ какого-либо реквизита [4]), не можетъ быть болѣе сомнѣній, что актъ, въ которомъ нѣтъ указанія на мѣсто и время его составленія, не почитается векселемъ.

VI. Срокъ платежа. При той строгой отвѣтственности, какая соединяется съ выдачею векселя, понятною становится необходимость означенія въ актѣ срока, въ который векселедержатель въ правѣ требовать платежа, а векселедатель или плательщикъ обязанъ быть готовымъ къ платежу. Отсутствіе этого момента можетъ имѣть одно изъ двухъ послѣдствій: или вексель, за отсутствіемъ реквизита, долженъ быть признанъ недѣйствительнымъ,—такъ поступаетъ большинство законодательствъ, въ томъ числѣ и наше,—или же

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 37, п. 3.

[2]) Исключеніе составляютъ Англія, разд. 3, п. 4 a, и Португалія, торг. код. § 278.

[3]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сената 15 сент. 1894, № 961.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 14.

вексель будетъ признанъ писаннымъ со срокомъ по предъявленію, какъ это рѣшаетъ англійскій законъ [1]).

Требованіе опредѣленности не допускаетъ назначенія въ векселѣ нѣсколькихъ сроковъ. Недопустимо, чтобы кто-либо обязался по векселю уплачивать въ теченіе года по 500 рублей каждое первое число. Наше законодательство выставляетъ прямо требованіе единства вексельнаго срока: „срокъ платежа по векселю можетъ быть лишь одинъ для всей вексельной суммы“ [2]). Исключеніе опять-таки представляетъ англійское право, которое не находитъ основанія стѣснять въ этомъ отношеніи лицъ, выдающихъ и принимающихъ векселя [3]).

То же условіе опредѣленности не допускаетъ, чтобы означеніе сроковъ являлось совершенно произвольнымъ. Законодательства стремятся внести въ это дѣло типичность, чтобы устранить на практикѣ возможныя сомнѣнія. Сроки платежа по векселю назначаются не по усмотрѣнію сторонъ, а по выбору одного изъ способовъ, допущенныхъ въ законѣ. Когда наше законодательство заявляетъ, что „срокъ платежа по векселю назначается однимъ изъ слѣдующихъ способовъ“ [4]), то этимъ самымъ онъ устраняетъ допустимость какихъ-либо иныхъ способовъ означенія.

Наше законодательство предлагаетъ шесть способовъ означенія срока, которые группируются по два въ три типа. Въ старомъ уставѣ допускалось еще назначеніе срока „по обычаю“, но новый уставъ правильно исключилъ его, потому что ничего обычнаго въ этомъ способѣ не было: срокъ этотъ въ уставѣ 1893 года, какъ и въ нынѣ дѣйствующемъ французскомъ законодательствѣ, опредѣлялся заранѣе самимъ закономъ, а этимъ подрывался весь смыслъ, какой нѣкогда имѣли Usowechsels [5]).

1. Срокъ платежа можетъ быть намѣченъ опредѣленнымъ днемъ, наступленіе котораго очевидно при самомъ составленіи векселя.

---

[1]) Англ. векс. законъ § 10, 1, п. b; также скандин. векс. уставъ § 3.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 5.

[3]) Англ. векс. уставъ, § 9, 1, п. b.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 5.

[5]) По франц. праву срокъ наступаетъ черезъ 30 дней отъ дня выдачи (§ 132); по исп. торг. код.—черезъ 60 дней со дня выдачи; по русскому законодательству 1893 года—черезъ 15 дней по предъявленіи.

a. Эта опредѣленность достигается точнымъ указаніемъ календарнаго дня, въ который платежъ долженъ быть произведенъ, напр. „обязуюсь заплатить 1 марта 1909 года“. Такъ какъ законъ нашъ требуетъ указанія года, мѣсяца и числа [1]), то не будутъ отвѣчать законнымъ условіямъ такіе способы означенія срока: „въ Петровъ день“, или „на третій день Рождества Христова“. Можетъ быть ригоризмъ закона идетъ слишкомъ далеко, но слѣдуетъ признать, что рядомъ съ днями общеизвѣстными, идя по этому пути, можно допустить и мало извѣстные, въ родѣ „на Пантелеймона“. Недопустимо, по своей неопредѣленности, указаніе срока платежа выраженіемъ „въ день моего рожденія“, хотя самъ векселедатель и знаетъ, въ какой день года приходится его рожденіе. Опредѣленности дня не противорѣчитъ указаніе на начало, середину или конецъ мѣсяца, потому законъ самъ беретъ на себя опредѣленіе, когда въ такомъ случаѣ срокъ векселя считается наступившимъ. Но день есть наименьшая единица, и потому дальнѣйшія, болѣе дробныя указанія не должны приниматься въ соображеніе, какъ, напр., въ случаѣ: „обязуюсь заплатить 3 февраля 1909 года въ 3 часа дня“. Возможно указаніе дня по обоимъ стилямъ, при условіи, конечно, ихъ соотвѣтствія.

b. Опредѣленный срокъ можетъ быть установленъ еще инымъ способомъ: истеченіемъ опредѣленнаго времени отъ составленія векселя: „во столько-то дней, недѣль, мѣсяцевъ отъ сего“. Это такъ называемые векселя a dato. Необходимость такого вида векселей, на ряду съ векселями, писанными на опредѣленный день, обусловливается главнымъ образомъ существованіемъ двухъ календарей, грегоріанскаго и юліанскаго, вслѣдствіе чего день, когда наступаетъ срокъ, можетъ быть сомнительнымъ для сторонъ. Векселя a dato употребительны еще потому, что выдающій вексель, разсчитывая на обращаемость его, принимаетъ въ соображеніе правила учета, при которыхъ важно, чтобы вексель былъ выданъ точно не болѣе какъ на три мѣсяца, или на шесть недѣль.

2. Въ противоположность векселямъ, срокъ платежа по которымъ заранѣе извѣстенъ въ моментъ составленія векселя, векселя со срокомъ по предъявленію ставятъ моментъ

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 5, п. 1.

платежа въ зависимость отъ усмотрѣнія векселедержателя. Конечно, такой способъ означенія срока представляется неудобнымъ и даже опаснымъ для векселедателя, потому что не даетъ ему времени приготовиться къ платежу, заставляетъ держать лишнія суммы наготовѣ. Но за то вексель по предъявленію чрезвычайно удобенъ для векселедержателя, особенно, если, по обстоятельствамъ, онъ не знаетъ, когда ему удастся потребовать платежа, напр. при торговыхъ поѣздкахъ.

Въ словѣ „по предъявленію" нѣтъ однако ничего безусловнаго. Оно свободно можетъ быть замѣнено равнозначущими выраженіями, напр. „по первому требованію", „по заявленію".

a. Векселя, писанные срокомъ по предъявленію, представляютъ два вида. Одинъ изъ нихъ—это чистый вексель по предъявленію [1]), въ которомъ срокъ платежа ставится въ зависимость исключительно и всецѣло отъ воли и выбора векселедержателя. Это огромное правомочіе послѣдняго вызываетъ необходимость поставить его волю въ извѣстныя границы времени, опредѣлить тотъ крайній срокъ, до котораго векселедержатель можетъ держать обязаннаго платить въ страхѣ ежедневнаго предъявленія. Это ограниченіе дѣлается: a) или по волѣ составителя, или b) по закону. „Для векселей, писанныхъ срокомъ по предъявленію, допускается назначеніе въ текстѣ векселя особаго срока, до истеченія котораго вексель долженъ быть предъявленъ къ платежу" [2]). Но, если бы даже такой срокъ не былъ указанъ векселедателемъ,—онъ данъ закономъ,—это 12 мѣсяцевъ. Отсюда ясно, что срокъ, устанавливаемый по усмотрѣнію составителя векселя, можетъ быть короче, но не длиннѣе года.

b. Другой видъ векселя по предъявленію,—это вексель, писанный „во столько-то времени по предъявленіи". Этотъ способъ назначенія срока платежа составляетъ въ сущности второе средство ограниченія той зависимости, въ какую ставитъ себя векселедатель по отношенію къ векселедержателю, когда право требованія со стороны послѣдняго не обусловливается опредѣленнымъ заранѣе днемъ. Право ограничить усмотрѣніе векселедержателя состоитъ, какъ мы только

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 5, п. 3. à vue, a vista, Auf Sicht.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 6.

что видѣли, въ предѣльномъ срокѣ предъявленія. Второе ограниченіе, разсматриваемое сейчасъ, заключается въ предупрежденіи, которое даетъ плательщику возможность приготовиться къ платежу. По самой своей цѣли срокъ предупрежденія не можетъ быть великъ,—онъ рѣдко превышаетъ двѣ недѣли. Возможна комбинація обоихъ средствъ ограниченія: для векселей, писанныхъ срокомъ по предъявленіи во столько-то времени, допускается назначеніе въ текстѣ векселя особаго срока, до истеченія котораго вексель долженъ быть предъявленъ для отмѣтки дня предъявленія. Срокъ этотъ не можетъ превышать 12 мѣсяцевъ, считая со дня составленія векселя [1]).

3. Въ старое время, когда торговыя операціи ликвидировались главнымъ образомъ на ярмаркахъ, большое значеніе имѣлъ такъ называемый ярмарочный вексель. Потребность въ немъ обусловливалась тѣмъ, что ярмарки, въ силу различныхъ обстоятельствъ, подвергались передвиженію во времени, что̀ могло сильно отразиться на векселяхъ съ опредѣленнымъ срокомъ. Хотя ярмарки всюду потеряли свое былое значеніе и необходимость въ назначеніи срока платежа по векселю примѣнительно къ ярмаркѣ исчезла, тѣмъ не менѣе большинство законодательствъ признаетъ особый видъ ярмарочныхъ векселей [2]). Въ Россіи, гдѣ ярмарки сохранили до сихъ поръ нѣкоторую долю своего историческаго значенія, ярмарочные векселя признаны закономъ. Наше новое законодательство знаетъ два вида ярмарочныхъ векселей.

a. Простой ярмарочный вексель относитъ срокъ платежа къ извѣстной ярмаркѣ, напр. „обязуюсь заплатить на Нижегородской ярмаркѣ". Въ духѣ стараго ярмарочнаго типа срокъ платежа по такому векселю не опредѣлялся—онъ зависѣлъ отъ обычая, установившагося на той или другой ярмаркѣ. Соотвѣтственно тому германское законодательство

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 6.

[2]) Франц. торг. код. §§ 129 и 133; Герм. векс. законъ § 4, п. 4; Итал. торг. код. § 252, § 5; Швейц. обяз., § 722, п. 4; Исп. торг. код. § 451, п. 9; хотя Англійскій вексельный уставъ не препятствуетъ ярмарочному векселю (§ 11, п. 2), но пользованіе ими отошло въ прошлое. Such bills seem to have been anciently known in England as „billae nundinae" (Chalmers, *A Digest of the law of bills of Exchange*, 6 изд. 1903, стр. 32).

опредѣляетъ, что срокъ платежа по ярмарочнымъ векселямъ зависитъ отъ мѣстныхъ постановленій и, только за молчаніемъ ихъ, вступаетъ въ силу правило, что оплата такихъ векселей должна производиться наканунѣ закрытія ярмарки [1]). Другія законодательства [2]), въ томъ числѣ и наше, устанавливаютъ сами срокъ платежа по ярмарочнымъ векселямъ, не считаясь ни съ мѣстными обычаями, ни съ мѣстными обязательными постановленіями. Срокъ платежа на ярмаркѣ наступаетъ наканунѣ дня, опредѣленнаго для окончанія ярмарки, или въ самый день ярмарки, если она продолжается только одинъ день [3]). Если бы, по какимъ либо причинамъ, ярмарка была перенесена на другое время, то соотвѣтственно измѣнился бы срокъ платежа по векселю, выданному на одну ярмарку. Это пріуроченіе срока платежа къ послѣднему дню ярмарки разсчитано на то, что къ этому моменту для каждаго купца окончательно выясняется положеніе его дѣлъ и кассы.

b. Но именно это обстоятельство можетъ быть въ высшей степени неудобнымъ, когда лицо, отправляющееся на ярмарку, разсчитываетъ располагать тамъ наличными деньгами при своихъ операціяхъ. Ему необходимо имѣть деньги тогда, когда того потребуетъ ходъ его дѣлъ, не ожидая послѣдняго дня ярмарки. Нашъ законъ, идя на встрѣчу этой потребности, допустилъ второй видъ ярмарочнаго векселя, по которому срокъ платежа назначается „на такой-то ярмаркѣ по предъявленію“. Срокъ платежа поставленъ въ границы продолжительности ярмарки, ни ранѣе, ни позже. Но въ этихъ предѣлахъ платежъ можетъ быть потребованъ когда угодно.

Законъ совершенно правильно постановляетъ, что вексель, въ которомъ означена ярмарка съ опредѣленіемъ и срока платежа, не почитается ярмарочнымъ векселемъ [4]), потому что время ярмарки можетъ быть передвинуто, и тогда получится явное противорѣчіе. Но едва ли правильно поступаетъ законъ, когда онъ въ этомъ случаѣ толкуетъ означеніе ярмарки въ смыслѣ указанія мѣста платежа: если ярмарка не откроется, то нерѣдко негдѣ будетъ предъявить требованіе и исполнить обязательство.

---

[1]) Герм. векс. законъ, § 35.
[2]) Напр. Франц. торг. код., § 133.
[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 37, п. 5.
[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 5.

VII. Вексельная сумма. Въ векселѣ должно быть сдѣлано „означеніе подлежащей платежу денежной суммы“ [1]. Вексельное обязательство повсюду, за исключеніемъ, какъ мы видѣли, Италіи и Румыніи, должно быть исключительно денежнымъ. Слѣдовательно, никакіе замѣнимые предметы не могутъ дать содержаніе вексельному долгу, напр. столько-то пудовъ овса, такое-то число свидѣтельствъ государственной ренты. Что касается монеты, въ какой должна быть выражена денежная сумма, то новый вексельный уставъ, подобно старому, не требуетъ, чтобы вексель былъ написанъ непремѣнно на русскую монету. Въ векселяхъ, трассированныхъ за границу, является даже необходимость выразить сумму долга въ иностранной монетѣ. Это еще не предрѣшаетъ вопроса, въ какой монетѣ должно быть исполнено вексельное обязательство [2].

Денежное обязательство должно быть не только денежнымъ, но и строго опредѣленнымъ. Невозможенъ вексель, по которому трассантъ предлагалъ бы плательщику выдать векселедержателю „отъ двухсотъ до пятисотъ рублей“. Опредѣленности вексельной суммы препятствуетъ включеніе въ вексель процентовъ на сумму долга. Не то, чтобы нельзя было вычислить съ точностью возросшую сумму, а то, что сумма постепенно возрастаетъ и мѣняется въ своей величинѣ. Впрочемъ отношеніе къ процентамъ, включеннымъ въ вексель, со стороны законодательствъ различно. При молчаніи по этому вопросу французскаго законодательства, юристы считаютъ допустимыми такіе векселя: „payez... la somme de mille francs, avec intérêts à 6 p. 100 à dater de ce jour“ [3]. Англійскій законодатель счелъ нужнымъ прямо указать, что опредѣленности вексельной суммы (a sum certain) нисколько не противорѣчитъ включеніе процентовъ [4]. Напротивъ, другія законодательства устраняютъ изъ векселя проценты, предлагая включать ихъ въ вексельную сумму. При этомъ, одни законодательства, какъ, напр., Германіи и Италіи, признаютъ недѣйствительнымъ такое условіе о процентахъ [5], тогда

---

[1] Уставъ о векселяхъ, ст. 3, п. 5.

[2] Т. X ч. 1, ст. 1542, Уставъ о векселяхъ, ст. 46.

[3] Lyon-Caen и Renault, *Traité de dtoit commercial*, т. IV, 1907, стр. 64.

[4] Англійскій векс. уставъ, § 9.

[5] Герм. векс. уст., § 7; Итал. торг. код., § 253.

какъ другія, какъ Австріи, поражаютъ недѣйствительностью самый вексель [1]). Наше законодательство, примыкая къ германскому, не допускаетъ включенія въ вексель условія о процентахъ и лишаетъ силы это условіе, но не весь вексель [2]).

Общепринятый способъ означенія вексельной суммы, какъ на Западѣ, такъ и у насъ, состоитъ въ двойномъ указаніи ея: прописью въ текстѣ векселя и цифрами въ правомъ верхнемъ углу векселя. Но, если цифровое означеніе представляетъ удобство, возбуждая вниманіе цифрой, поставленной на видномъ мѣстѣ, то обязательности въ этомъ, съ точки зрѣнія русскаго законодательства, нѣтъ никакой. По нашему закону „сумма векселя должна быть означена прописью, при чемъ она можетъ быть означена, сверхъ того, и цифрами [3]). Нѣтъ никакого сомнѣнія, что въ случаѣ противорѣчія между прописною и цифровою суммами предпочтеніе всегда должно быть отдаваемо первой, независимо отъ размѣра. Если же противорѣчіе обнаруживается между суммами, означенными нѣсколько разъ прописью, то, по закону, обязательнымъ считается меньшій размѣръ этой суммы.

VIII. Первый пріобрѣтатель. Вексель долженъ содержать въ себѣ означеніе того лица, которому вексель выдается и котораго законъ именуетъ „первымъ пріобрѣтателемъ“ [4]). Означеніе производится указаніемъ или фамиліи или фирмы. Законъ не даетъ болѣе детальныхъ требованій, потому что большая или меньшая подробность въ начертаніи индивидуализирующихъ признаковъ, имя, отчество, званіе, профессія и др., зависитъ отъ степени извѣстности лица. Важно только, чтобы означеніе не возбуждало сомнѣнія въ личности перваго пріобрѣтателя.

Лицо, на имя котораго составляется вексель, можетъ быть одно или ихъ можетъ быть нѣсколько. При этомъ назначеніе нѣсколькихъ пріобрѣтателей можетъ имѣть двоякій смыслъ: они пріобрѣтаютъ вексель или совмѣстно или альтернативно. Законъ нашъ, запрещая дробленіе вексельной суммы между нѣсколькими первыми пріобрѣтателями [5]), не

---

[1]) Австр. векс. уст., § 7.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 12.
[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 4.
[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 3, п. 4.
[5]) Уставъ о векселяхъ, ст. 10.

устраняетъ возможности альтернативнаго указанія. Въ первомъ случаѣ осуществленіе права возможно только совмѣстно, напр. при индоссаментѣ, при взысканіи. Во второмъ случаѣ осуществить право по векселю можетъ любое изъ указанныхъ лицъ.

Изъ необходимости указать лицо перваго пріобрѣтателя вытекаетъ недопустимость векселей на предъявителя. Отрицательное отношеніе къ векселямъ на предъявителя составляетъ обычное явленіе. Исключеніемъ является англо-американское право, которое не находитъ основанія воспрещать такой видъ векселей. Дѣйствительно, соображенія, приводимыя противъ векселей на предъявителя, трудно признать очень убѣдительными. Съ экономической стороны указываютъ на то, что обращеніе подобныхъ векселей происходитъ безъ индоссамента, а этимъ подрывается сила кредита. Но принять такой вексель зависитъ отъ усмотрѣнія пріобрѣтателя, который, соглашаясь на него, не опасается пониженія кредита. Серьезнѣе соображеніе фискальнаго характера: вексель на предъявителя способенъ замѣнить рядъ векселей, а потому невыгоденъ для казны. Особенно страннымъ представляется возраженіе противъ векселей на предъявителя со стороны тѣхъ, кто ничего не имѣетъ противъ выпуска и обращенія векселей съ пустымъ мѣстомъ для лица пріобрѣтателя и кто допускаетъ передачу векселей по бланковому индоссаменту.

Не можетъ ли векселедержатель назначить самого себя первымъ пріобрѣтателемъ? Отвѣтъ на этотъ вопросъ требуетъ различенія простого и переводнаго векселя. a) Въ отношеніи простого векселя отвѣтъ долженъ быть отрицательный, потому что невозможно обязаться въ отношеніи самого себя. Формула: „повиненъ я заплатить самому себѣ“ юридически безсодержательна. Тѣмъ не менѣе англійское право допускаетъ такіе векселя [1]). Наше законодательство не признаетъ простого векселя собственному приказу. b) Напротивъ, въ переводномъ векселѣ векселедатель можетъ назначить самого себя первымъ пріобрѣтателемъ—вексель собственному приказу [2]). Потребность въ такихъ векселяхъ оправдывается тѣмъ, что векселедатель, въ моментъ составленія векселя,

[1]) Англ. векс. уст., § 83, п. 2.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 87, п. 1.

не знаетъ еще, кому придется вручить вексель, а между тѣмъ ему желательно поскорѣе связать плательщика, должнаго ему акцептомъ. Конечно, это могло бы быть достигнуто оставленіемъ пробѣла въ имени перваго пріобрѣтателя, но тутъ возникаетъ опасеніе, что вексель случайно попадетъ въ чужія руки и пробѣлъ пополнится помимо воли векселедателя. Не такъ сильно это оправданіе, какъ важно то обстоятельство, что переводные векселя собственному приказу встрѣчаются въ жизни довольно часто [1]). Однако и этотъ вексель возбуждаетъ нѣкоторыя юридическія трудности. До акцепта нѣтъ никакого обязательства, съ момента акцепта передъ нами въ сущности простой вексель, въ которомъ акцептантъ играетъ роль векселедателя, а мнимый векселедатель—векселедержателя. Гдѣ моментъ выдачи векселя, столь существенный для установленія обязательства? Едва ли потребность въ векселяхъ собственному приказу такъ настоятельна, чтобы создавать столь сложныя конструкціи. Формальныя обязательства прежде всего должны быть просты.

IX. Подпись векселедателя. Вексель долженъ имѣть на себѣ подпись векселедателя [2]), которая бы выражала, что содержаніе акта соотвѣтствуетъ волѣ векселедателя. Подпись векселедателя есть тотъ моментъ, когда вексель можетъ быть признанъ составленнымъ.

Вексель можетъ быть подписанъ не только однимъ лицомъ, но и нѣсколькими. Однако законъ считаетъ нужнымъ предупредить, что никакого дробленія вексельной суммы между нѣсколькими векселедателями не допускается [3]). Въ одномъ векселѣ не могутъ совмѣщаться нѣсколько обязательствъ на разныя суммы. Совмѣстная подпись обязываетъ всѣхъ въ отношеніи всей единой вексельной суммы.

Подпись производится начертаніемъ имени того лица, которое обязывается передъ векселедержателемъ. Индивидуализація этого лица производится означеніемъ фамиліи или фирмы съ тѣми подробностями, какія необходимы, по обстоятельствамъ дѣла, чтобы избѣгнуть сомнѣній и недоразумѣній.

Какъ выраженіе подлинной воли, подпись должна быть

---

[1]) Grünhut, *Wechselrecht*, т. I, стр. 352.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 3, п. 7.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 10.

совершена собственноручно. Никакіе механическіе воспроизводители подписи въ данномъ случаѣ недопустимы. Если векселедатель, по безграмотности или по иной причинѣ, напр. по болѣзни, по слѣпотѣ, не можетъ самъ подписать вексель, то, по его просьбѣ, подпись можетъ быть сдѣлана другимъ лицомъ, но не иначе, какъ съ нотаріальнымъ засвидѣтельствованіемъ въ установленномъ порядкѣ, что вексель подписанъ по просьбѣ векселедателя [1]). Это засвидѣтельствованіе имѣетъ двоякое значеніе: оно удостовѣряетъ 1) полномочіе на подпись и b) подлинность подписи уполномоченнаго. Никакіе кресты или иные знаки не въ состояніи замѣнить подлинной или засвидѣтельствованной подписи.

X. Вексельное обязательство. Всѣ части векселя, соотвѣтствующія его существеннымъ принадлежностямъ, объединяются юридически въ одно цѣлое идеею обязательства, которое принимаетъ на себя векселедатель.

Нашъ законъ требуетъ, чтобы въ простомъ векселѣ векселедатель заявилъ въ текстѣ векселя, что онъ обязуется платежомъ по векселю [2]). Простой вексель долженъ быть прямымъ изъявленіемъ воли должника. Но что представляетъ собою переводный вексель? Законъ устанавливаетъ для него, вмѣсто заявленія объ обязательствѣ, приказъ плательщику по векселю произвести по оному платежъ [3]). Но такой приказъ, или порученіе, или предложеніе не содержитъ въ себѣ никакого обязательства, — онъ падаетъ совершенно, какъ только плательщикъ откажется поставить свою подпись на векселѣ. Въ такомъ случаѣ за переводнымъ векселемъ пришлось бы отвергнуть совсѣмъ характеръ вексельнаго обязательства. Тогда это былъ бы актъ, съ юридической стороны, не имѣющій никакого значенія. Однако данное векселедателемъ, за своею подписью, предложеніе содержитъ въ себѣ, дополненіемъ закона, его собственное вексельное обязательство. Если онъ самъ не выражаетъ своей воли обязаться по векселю въ случаѣ отказа со стороны плательщика, то его воля восполняется закономъ: за плательщика обязывается платить векселедатель.

---

1) Уставъ о векселяхъ, ст. 9.
2) Уставъ о векселяхъ, ст. 3, п. 3.
3) Уставъ о векселяхъ, ст. 86, п. 4.

Форма обязательства, въ простомъ или переводномъ векселѣ, не имѣетъ установленныхъ словъ. Въ простомъ векселѣ воля можетъ быть выражена словами: „повиненъ я", „обязуюсь", „обѣщаю" и др. Въ переводномъ векселѣ предложеніе плательщику можетъ быть дано въ различныхъ выраженіяхъ: „извольте заплатить", „прошу уплатить", „заплатите", „выдайте" и др.

Вексельное обязательство, строго формальное, не должно быть осложняемо какими либо обстоятельствами, способными возбудить сомнѣніе о томъ, будетъ ли уплачена вексельная сумма, и въ какомъ размѣрѣ. Соотвѣтственно тому законъ постановляетъ [1]), а) что въ векселѣ не допускаются никакія оговорки о томъ, что обязательство дается условно, напр. если доставлены будутъ товары [2]), b) что не имѣютъ силы включенныя въ вексель соглашенія о процентахъ или о неустойкѣ, с) что въ векселѣ векселедержатель не въ правѣ освобождать себя отъ соблюденія какого бы то ни было изъ постановленныхъ въ Уставѣ о векселяхъ правилъ [3]). Однако, какъ мы видѣли, переводный вексель по существу своему представляетъ условное обязательство: векселедатель обязывается заплатить вексельную сумму, если ее не заплатитъ плательщикъ. Законъ старается выяснить свою мысль въ отношеніи переводнаго векселя въ томъ смыслѣ, что векселедатель не въ правѣ давать плательщику условнаго приказа [4]), напр. „заплатите, если получите къ тому времени отъ меня товары".

XI. Плательщикъ. Разсмотрѣнные до сихъ реквизиты общи обоимъ видамъ векселя, простому и переводному, съ тѣми небольшими измѣненіями, которыя были указаны. Теперь необходимо обратиться къ дополнительнымъ реквизитамъ переводнаго векселя, которыя чужды простому векселю.

Въ переводномъ векселѣ мы встрѣчаемъ новое лицо,— это плательщикъ, или трассатъ, которому векселедатель или трассантъ предлагаетъ произвести платежъ. Необходимость его означенія является совершенно очевидной [5]). На-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 11.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 12.
[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 12.
[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 87, п. 3.
[5]) Уставъ о векселяхъ, ст. 86, п. 3.

именованіе этого лица производится тѣмъ же способомъ, какъ и наименованіе перваго пріобрѣтателя, фамиліей или фирмой. Означеніе плательщика производится обыкновенно въ нижнемъ лѣвомъ углу лицевой стороны векселя въ видѣ адреса. Но юридически необходимаго въ этомъ нѣтъ ничего, — означеніе можетъ быть сдѣлано въ другомъ мѣстѣ, напр. наверху, и не въ формѣ дательнаго падежа.

Законъ указываетъ, что въ векселѣ могутъ быть назначены нѣсколько плательщиковъ [1]), но при этомъ не дѣлаетъ указанія, подобнаго тому, какое дано имъ на случай нѣсколькихъ векселедателей или нѣсколькихъ пріобрѣтателей относительно недѣлимости вексельной суммы. Отсюда можно бы заключить, что законодатель не имѣлъ ничего противъ дробленія суммы между нѣсколькими плательщиками. Но правильнѣе было бы заключить, что, согласно съ началомъ единства вексельнаго обязательства, строго выдерживаемаго нашимъ закономъ, дробленіе вексельной суммы между нѣсколькими плательщиками слѣдуетъ признать недопустимымъ. Если они назначены совмѣстно, то принятіе должно быть произведено всѣми въ полной суммѣ, или альтернативно,—каждымъ, но также въ полной суммѣ.

„Трассантъ не можетъ назначить самого себя плательщикомъ; въ такомъ случаѣ нѣтъ векселя, хотя бы налицо были всѣ требуемыя закономъ условія, — недоставало бы существеннаго момента. Пожалуй, было бы нѣчто въ родѣ простого векселя, но и все“ [2]). Вопреки такому совершенно правильному мнѣнію французскихъ юристовъ, наше законодательство, слѣдуя германскому образцу, признало, что векселедатель можетъ назначить самого себя плательщикомъ [3]). Такой видъ векселя, въ сущности, превращается въ простой вексель, потому что въ немъ участвуютъ только два лица, такъ какъ векселедатель съ самаго начала да и безъ акцепта обязуется заплатить по векселю. Если признаніе закономъ такого сочетанія стараются мотивировать потребностью трассировать векселя на собственныя свои конторы, то этой цѣли могъ бы служить и простой вексель, особенно, если принять въ соображеніе, что векселедатель въ правѣ назначить осо-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 87, п. 2.
[2]) Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. III, стр. 75.
[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 87, п. 1.

бое мѣсто платежа по векселю и даже особаго плательщика для учиненія платежа [1]).

XII. Мѣсто платежа. Другимъ реквизитомъ, свойственнымъ переводному векселю, является означеніе мѣста платежа. Не то, чтобы мѣсто платежа не могло быть указано въ простомъ векселѣ, а дѣло въ томъ, что для переводнаго векселя означеніе мѣста платежа обязательно [2]), тогда какъ для простого векселя оно только возможно. Если мѣсто платежа не указано въ простомъ векселѣ, оно дополняется законной презумпціей въ пользу мѣста его составленія [3]). Если же мѣсто платежа не указано въ переводномъ векселѣ,—самый актъ теряетъ вексельную силу [4]).

Мѣсто платежа чаще всего выражается мѣстомъ жительства плательщика, при чемъ законъ допускаетъ указаніе въ векселѣ, кромѣ мѣста платежа, и самаго помѣщенія, гдѣ долженъ быть произведенъ платежъ по векселю [5]). Означеніе мѣста платежа должно быть опредѣленнымъ, поэтому невозможно признать удовлетворяющей законному требованію формулу: „всюду, гдѣ будетъ найденъ“ плательщикъ. Мѣсто платежа должно быть единымъ. Если бы векселедатель назначилъ нѣсколько мѣстъ альтернативно, то въ виду колебаній курса могло бы возникнуть сомнѣніе относительно вексельной суммы, а переходъ отъ одного мѣста къ другому могъ бы повлечь за собой невольное упущеніе протеста.

Векселедатель въ правѣ назначить мѣсто платежа по векселю, отличное отъ мѣста жительства плательщика [6]). Такой вексель, пріобрѣтая какъ бы свой собственный domicilium, получаетъ названіе домицилированнаго. Потребность въ домицилированномъ векселѣ вызывается тѣмъ, что мѣстожительства плательщика удалено отъ торговаго центра. Напр. продавецъ нефти на заводъ, стоящій вдали отъ города, трассируя вексель на своего покупателя, желалъ бы получить деньги тамъ, гдѣ сосредоточены банки. Указаніе особаго мѣста платежа предоставлено закономъ только векселедателю.

---

1) Уставъ о векселяхъ, ст. 8.
2) Уставъ о векселяхъ, ст. 86, п. 8.
3) Уставъ о векселяхъ, ст. 7.
4) Уставъ о векселяхъ, ст. 88.
5) Уставъ о векселяхъ, ст. 7 и 87.
6) Уставъ о векселяхъ, ст. 87, п. 4.

Это означеніе, подобно всѣмъ другимъ обстоятельствамъ, должно быть сдѣлано на самомъ векселѣ.

XIII. Случайныя принадлежности векселя. Въ противоположность существеннымъ принадлежностямъ векселя, реквизитамъ, безъ которыхъ актъ не можетъ быть признанъ векселемъ, допустимы и такія принадлежности, которыя только возможны, но не необходимы. Это будутъ принадлежности случайныя. Ни одна изъ нихъ не предполагается, какъ бы часто ни встрѣчалась она въ вексельномъ оборотѣ. Поэтому въ векселѣ не можетъ быть рѣчи объ обыкновенныхъ, предполагаемыхъ, принадлежностяхъ [1]).

Къ такимъ случайнымъ элементамъ должны быть отнесены: указаніе валюты, устраненіе оборота, ссылка на увѣдомительное письмо, назначеніе особаго мѣста платежа, составленіе векселя въ нѣсколькихъ образцахъ, назначеніе посредника на случай, установленіе срока, въ теченіе котораго долженъ быть предъявленъ вексель, писанный по предъявленію. Нѣкоторыя изъ этихъ случайностей вексельнаго содержанія слѣдуетъ разсмотрѣть сейчасъ, другія встрѣтятся впослѣдствіи, и иныя уже были нами разсмотрѣны.

1. Къ числу такихъ случайностей относится, по дѣйствующему нашему законодательству, означеніе валюты. Пока вексель служилъ орудіемъ обмѣна, существовали достаточныя причины указать въ немъ основаніе его выдачи (causa obligandi). Съ измѣненіемъ же экономическихъ функцій векселя и юридической его природы, требованіе валюты стало юридическимъ анахронизмомъ. Французское право, остающееся до сихъ поръ на почвѣ требованія валюты, какъ реквизита, должно было допустить такія формулы, напр. „валюта въ счетъ“, которыя очень мало способны выяснить дѣйствительное основаніе векселя. Нашъ новый вексельный уставъ, порвавъ съ французскими традиціями, исключилъ валюту изъ числа реквизитовъ. Это, конечно, не значитъ, чтобы указаніе валюты въ векселѣ потеряло всякій смыслъ, или чтобы оно было недопустимо. Интересъ къ валютности векселя возбуждается въ конкурсномъ производствѣ, при распредѣленіи долговъ несостоятельнаго по родамъ и разрядамъ. Причи-

---

[1]) Противоположнаго взгляда Grünhut, *Wechselrecht*, т. I, стр. 451, который дѣлитъ вексельныя принадлежности на essentialia, naturalia и accidentialia.

сленіе векселя къ первому роду долговъ, долговъ безспорныхъ, стоитъ въ зависимости отъ доказаннаго основанія его выдачи [1]). Нѣтъ рѣшительно никакой причины не допустить означенія въ векселѣ его валюты [2]), но это обстоятельство имѣетъ вліяніе не на отношенія, возникающія изъ векселя, а на отношенія, складывающіяся внѣ векселя.

2. Векселедатель въ переводномъ векселѣ въ правѣ включить оговорку о томъ, что платежъ долженъ быть произведенъ по увѣдомленію векселедателя [3]). Такое предупрежденіе черезъ самый вексель опредѣляетъ отношеніе плательщика къ предъявляемому ему векселю: онъ не приметъ его до полученія увѣдомительнаго письма и за возможныя послѣдствія отказа въ принятіи не отвѣчаетъ передъ векселедателемъ. Но, если плательщикъ приметъ вексель, не дождавшись увѣдомительнаго письма, или же откажетъ въ принятіи, несмотря на полученное увѣдомительное письмо, — это никакого вліянія на право векселедержателя не имѣетъ. Все это вопросы, разрѣшаемые въ общегражданскомъ порядкѣ, внѣ векселя.

3. Законъ нашъ допускаетъ, что переводный вексель можетъ быть составленъ въ нѣсколькихъ образцахъ. Размноженіе векселя вызывается 1) опасеніемъ утраты векселя, составленнаго въ одномъ экземплярѣ, особенно при дальнихъ пересылкахъ, и 2) облегченіемъ обращаемости векселя, которая была бы затруднена посылкою векселя къ акцептанту. Законъ требуетъ, чтобы въ текстѣ каждаго изъ образцовъ, тожественныхъ по содержанію, было означено, который онъ по счету, — первый, второй, prima, secunda. Въ противномъ случаѣ каждый образецъ считается самостоятельнымъ векселемъ [4]). Составленіе векселя въ нѣсколькихъ образцахъ есть дѣло векселедателя, и только его. Въ этомъ отношеніи образецъ отличается отъ копіи векселя, которая можетъ быть сдѣлана и по инициативѣ векселедержателя. Копія представляетъ собою списокъ съ векселя и со всѣхъ находящихся на немъ подписей, надписей и отмѣтокъ, съ прибавленіемъ къ концу списка словъ: „до сего мѣста копія“ или соотвѣт-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уст. судопр. торг., ст. 488, п. 1 и 489, п. 2.

[2]) Означеніе валюты не подходитъ подъ оговорки, запрещенныя ст. 11 и 12 Устава о векселяхъ.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 87, п. 3.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 115.

ствующаго выраженія [1]), тогда какъ каждый образецъ представляетъ точное подобіе первоначальнаго вексельнаго текста.

XIV. Вексельные бланки. Мы разсмотрѣли, какимъ условіямъ долженъ отвѣчать вексель для того, чтобы вызвать всѣ вексельныя послѣдствія. Мы видѣли, изъ какихъ элементовъ долженъ составиться вексель. Но въ какой моментъ должно состояться соединеніе всѣхъ необходимыхъ принадлежностей, реквизитовъ? Въ тотъ ли моментъ, когда вексель впервые выпускается въ обращеніе векселедателемъ, или же вексель способенъ обращаться безъ нѣкоторыхъ реквизитовъ?

Въ практикѣ какъ западно-европейской, такъ и нашей, весьма развито обращеніе такъ называемыхъ вексельныхъ бланковъ [2]). Векселедатель даетъ свою подпись на совершенно чистомъ вексельномъ листѣ, или же оставляетъ незаполненными нѣкоторыя мѣста. Особенно часто остаются открытыми: сумма векселя, имя перваго пріобрѣтателя, срокъ платежа, время составленія. Первому пріобрѣтателю, и можетъ быть, послѣдующему векселедержателю предоставляется самому сдѣлать соотвѣтствующія вставки.

Допустимы ли такіе вексельные бланки, полные или частичные? „Вексель, для вступленія его въ силу въ отношеніи перваго пріобрѣтателя, долженъ быть выданъ ему векселедателемъ“ [3]). Актъ, не отвѣчающій всѣмъ реквизитнымъ требованіямъ, не есть вексель. Казалось бы, что не должно быть рѣчи о вступленіи въ вексельную силу акта, который не можетъ еще быть признанъ векселемъ [4]). Если обнаружится, что въ данный моментъ вексель не содержалъ всѣхъ реквизитовъ, то въ этотъ моментъ за актомъ не должна бы признаваться сила векселя. Всѣ соображенія, приводимыя въ пользу цѣлесообразности того или другого реквизита, падаютъ, если только вексель способенъ обращаться безъ каждаго изъ установленныхъ закономъ реквизитовъ.

Въ нашемъ старомъ вексельномъ уставѣ существовало

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 120.

[2]) Traite en blanc, cambiale in bianco, Wechselblankett.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 15.

[4]) Такъ именно склонны смотрѣть французскіе юристы: Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. IV, стр. 392.

прямое запрещеніе вексельныхъ бланковъ: „употребленіе вмѣсто векселей просто бланковъ на вексельной бумагѣ воспрещается“ [1]). Несмотря на такое категорическое заявленіе закона, наша судебная практика стремилась дать юридическое оправданіе несомнѣнно обращавшимся въ жизни бланкамъ. Непризнаніе за вексельными бланками вексельной силы, „противорѣчило бы основной цѣли гражданскихъ законовъ укрѣплять и поддерживать добровольныя между сторонами соглашенія, не имѣющія цѣли безнравственной или противной общественнымъ интересамъ“ [2]). „Воспрещеніе употреблять вмѣсто векселей бланки не имѣетъ послѣдствіемъ признанія недѣйствительности векселей, выданныхъ сначала въ видѣ бланковъ, ибо подписанный бланкъ и до вписанія въ него текста представляетъ собою имущественную цѣнность“ [3]). Соображенія эти представляются мало убѣдительными съ юридической именно стороны.

Новый вексельный уставъ постановляетъ, что вексельной силы не имѣетъ и „подписанный бланкъ вексельной бумаги, пока такой бланкъ не заполненъ указаннымъ въ законѣ содержаніемъ векселя“ [4]). Пользуясь пріемомъ историческаго толкованія, сопоставляя безусловное запрещеніе отмѣненнаго закона съ условнымъ признаніемъ со стороны новаго закона, нѣкоторые склонны полагать, что отнынѣ „сдѣлались болѣе невозможными споры о недѣйствительности векселя, какъ написаннаго на будто бы первоначально выданномъ, запрещенномъ къ употребленію, бланкѣ, нерѣдко встрѣчавшіеся на почвѣ прежняго категорическаго запрещенія вексельныхъ бланковъ“ [5]). Едва ли однако споры устранены.

Законъ заявляетъ, что актъ, не удовлетворяющій хотя бы одному изъ реквизитныхъ требованій, не почитается векселемъ, и что не признается векселемъ бланкъ, „пока“ онъ не заполненъ. Нигдѣ законъ не придаетъ обратной силы заполненію бланка. Въ обращеніи документа открываются два момента, раздѣляемые словомъ „пока“. До заполненія это не вексель, по заполненіи это вексель. Конечно, нельзя

---

1) Уставъ о векселяхъ, 1893 г. ст. 2, прим.
2) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 24 февр. 1894, № 318.
3) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 1896, № 593.
4) Уставъ о векселяхъ, ст. 14.
5) Федоровъ, *Вексельное право*, стр. 258.

доказывать свидѣтелями, что бланкъ былъ заполненъ въ такой-то моментъ. Но обстоятельство это можетъ выступить само собой, напр. при описи наслѣдства, оставшагося послѣ перваго пріобрѣтателя. Что касается заинтересованныхъ третьихъ лицъ, то они не лишены права доказывать моментъ заполненія, напр., чтобы обнаружить недѣеспособность векселедателя во время выдачи бланка.

Поэтому споры на почвѣ силы вексельнаго бланка возможны и впредь, какъ было и раньше.

XIV. Форма векселя въ международномъ правѣ. Согласно принципу международнаго права locus regit actum, законодательства признаютъ, что съ формальной стороны вексель долженъ удовлетворять тѣмъ требованіямъ, какія выставляются закономъ, дѣйствующимъ въ мѣстѣ составленія векселя. Это начало общепризнано [1]). Оно же принято и нашимъ вексельнымъ уставомъ [2]),—формальныя условія составленія векселя обсуждаются по законамъ мѣста ихъ совершенія.

Нѣкоторыя законодательства слѣдуютъ строго этому началу и не допускаютъ отступленій [3]). Но другія законодательства, и въ томъ числѣ наше, допускаютъ изъ него исключенія.

Если вексель, выданный за границею русскимъ подданнымъ или иностранцемъ, окажется составленнымъ хотя и несогласно правиламъ закона мѣста его составленія, но въ соотвѣтствіи съ правилами русскаго закона, то это обстоятельство, само по себѣ, не можетъ служить основаніемъ для оспариванія въ предѣлахъ Имперіи силы векселя [4]). Такъ, напр., въ Парижѣ выданъ вексель безъ указанія валюты. Такой актъ въ самомъ Парижѣ не будетъ признанъ векселемъ, какъ онъ не будетъ признанъ и въ Лондонѣ. Но въ Москвѣ такой вексель будетъ имѣть полную силу, такъ какъ валютнаго реквизита по русскимъ законамъ не существуетъ.

---

[1]) Герм. векс. законъ § 85; Англ. векс. законъ, § 72 п. 1; Швейц. обяз. законъ, § 823; Итал. торг. код. § 58. При молчаніи французскаго законодательства, см. Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, IV, стр. 545; Weiss, *Traité théorique et pratique de droit international privé*, т. IV, стр. 431.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 83.

[3]) Такова точка зрѣнія англійскаго права, § 72, п. 1.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 83.

Paris 30 Janvier 1909.

Au 30 Juillet 1909 payez à l'ordre de M-r Jean Muller la somme de mille roubles. Valeur reçue en marchandises.

A. M. Paul Smirnoff.

St.-Pétersbourg.

Thomas Bernard.

Berlin 30 Januar 1909.

Gegen diesen Wechsel zahlen Sie an Herren Johann Müller oder dessen Order am 30 Juli 1909 die Summe von eintausend Rubel.

Herrn Paul Smirnoff.

St.-Petersburg.

Adolf Frisch.

London 30 Januar 1909.

The 30 July 1909 pay Mr. John Muller the sum of thousand Rbl.

To Mr. Paul Smirnoff.

St.-Petersburg.

Edward Smith.

§ 143. Передача векселя.

Литература. Friedel, *Das Indossament an eine Merheit von Indossatoren.* 1899; Ladenburg, *Das Indossament* („Archiv“ Буша, т. XLI) Budde, *Die rechtliche Natur des Wechsel-Indossaments,* 1884; Брав, *Препоручительная надпись на вексель* („Ж. М. Ю“. 1899, № 6); Böhme, *Das Nachindossament des protestirten Wechsels,* 1908; Büsing, *Wesen und Wirkungen des Indossaments in der heutigen Gesetzgebung,* 1903; Bassel, *Die Transportfunktion des Indossaments,* 1896; Wulff, *Das Vollindossament zu Inkassozwecken,* 1892; Jonge, *Das stille Prokuraindossament,* 1888; Hannay, *Das Indossament zu Inkassozwecken,* 1905.

I. Юридическая природа. Первый пріобрѣтатель векселя въ правѣ передать его въ собственность другому лицу. Такое же право имѣетъ и каждый послѣдующій пріобрѣтатель векселя [1]). Если первый пріобрѣтатель передаетъ вексель другому лицу, то онъ можетъ имѣть въ виду одну изъ трехъ цѣлей: a) перенести на другое лицо принадлежавшія ему по векселю права, b) поручить другому лицу осуществленіе правъ по векселю въ интересѣ передающаго, c) обезпечить передаваемымъ векселемъ какое либо обязательство, лежащее на немъ, первомъ пріобрѣтателѣ. Первый видъ передачи, именуемый въ нашемъ законѣ передачей въ собственность, составляетъ то, что на Западѣ называется „индоссаментомъ“ или „жиро“ [2]).

Какова же юридическая природа индоссамента?

Въ XVIII столѣтіи французскій юристъ Потье призналъ, что индоссаментъ является договоромъ обмѣна, въ силу котораго индоссатъ, уплативъ индоссанту наличныя деньги, получаетъ отъ него право на полученіе денегъ въ другомъ мѣстѣ, позднѣе. Отсюда, по мнѣнію Потье, полное сходство между первоначальною выдачею векселя и послѣдующимъ индоссаментомъ. Но французскіе юристы не пошли по указанному Потье пути. Отвергая его идею, они склонны видѣть въ индоссаментѣ цессію, или поручительство.

Наиболѣе распространеннымъ является взглядъ на индоссаментъ, какъ на цессію [3]), при чемъ нѣкоторые изъ юри-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ ст. 17.

[2]) Endossement, Indorsement, Indossament, la girata.

[3]) Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial,* т. IV, стр. 98; Bravard-Veyrières, *Traité de droit commercial,* т. III, стр. 143.

стовъ даже не желаютъ отличать цессіи отъ продажи. Нѣкоторое отличіе индоссамента отъ цессіи они признаютъ, но считаютъ его не качественнымъ, а количественнымъ. Такая точка зрѣнія не можетъ быть принята, потому что отличіе индоссамента отъ цессіи весьма существенно, и смѣшеніе ихъ способно только затемнить истинную природу индоссамента.

Это отличіе индоссамента отъ цессіи выражается въ слѣдующемъ. 1) При общегражданской передачѣ правъ по обязательству, цессіи, лицо, которому право передано, является лишь преемникомъ того, кѣмъ право ему передано. Отсюда слѣдуетъ, что объемъ правъ преемника опредѣляется объемомъ правъ предшественника. Дальнѣйшій выводъ тотъ, что противъ преемника могутъ быть сдѣланы всѣ тѣ возраженія, которыя принадлежали должнику въ отношеніи первоначальнаго кредитора [1]). Напротивъ, при индоссаментѣ новый векселедержатель является самостоятельнымъ кредиторомъ, а потому въ отношеніи его недопустимы возраженія, которыя могли бы имѣть мѣсто въ отношеніи его предшественника [2]). 2) Въ силу общегражданской передачи правъ по обязательству, лицо, которое передаетъ право, отвѣчаетъ передъ тѣмъ, кому оно передаетъ право, только за дѣйствительность передаваемаго права (nomen verum), но не за его осуществимость (nomen bonum). Передавшій право по обязательству за исправность платежа не отвѣчаетъ [3]), но если обязательство окажется недѣйствительнымъ, то передавшій его не освобождается отъ отвѣтственности передъ лицомъ, которому онъ таковое передалъ [4]). Напротивъ, на каждомъ изъ пріобрѣтателей векселя, передавшихъ его другому по надписи, лежитъ отвѣтственность за осуществимость права по переданному векселю [5]). Къ этимъ двумъ основнымъ отличіямъ, вытекающимъ изъ существа цессіи и индоссамента, могутъ быть присоединены и другія, основывающіяся на дѣйствующемъ законодательствѣ. Такъ, передача правъ по обязательству должна быть обоснованной, передача правъ по векселю можетъ быть абстрактной. Передача правъ по

---

[1]) Т. X ч. 1, ст. 2058: „кто похочетъ... принять все право его".
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 24 и 33.
[3]) Рѣш. Гражд. Кас. Деп. 1869, № 175.
[4]) Рѣш. Гражд. Кас. Деп. 1875, № 599.
[5]) Уставъ о векселяхъ, ст. 28.

векселю производится необходимо надписью на самомъ векселѣ, тогда какъ общегражданская передача правъ по обязательствамъ можетъ быть произведена и особымъ актомъ.

Индоссаментъ не можетъ быть признанъ и за поручительство, какъ этого хотѣли бы французскіе юристы. Поручительство представляетъ не самостоятельное отношеніе, а дополнительное къ главному обязательству. Въ силу этого обязанность поручителя стоитъ въ зависимости отъ дѣйствительности главнаго обязательства. Между тѣмъ при индоссаментѣ надписатели отвѣчаютъ передъ векселедержателемъ независимо отъ вопроса о дѣйствительности обязательства главнаго должника, каковымъ въ простомъ векселѣ безспорно является векселедатель, напр., если вексель былъ выданъ лицомъ, не достигшимъ совершеннолѣтія. Если признать въ переводномъ векселѣ главнымъ обязательство плательщика, а отвѣтственность индоссанта поручительствомъ за его исполненіе, то получится странный результатъ, что отвѣтственность поручителя устанавливается ранѣе отвѣтственности главнаго должника, и даже больше,—она можетъ существовать независимо отъ возникновенія второй, напр., когда вексель не принятъ лицомъ, указаннымъ въ качествѣ плательщика.

Точка зрѣнія Потье была поддержана и развита германскимъ ученымъ, Тёлемъ [1]). Индоссаментъ представляетъ собою ничто иное, какъ созданіе новаго вексельнаго обязательства, воплощеннаго въ прежній вексель. Лицо, имѣющее необходимость выдать вексель и въ то же время обладающее векселемъ, по содержанію своему соотвѣтствующимъ тѣмъ условіямъ, при которыхъ должна состояться новая выдача, имѣетъ возможность выбора: или, взыскавъ по принадлежащему ему векселю, выдать одновременно новый, или же, отказавшись отъ взысканія, произвести выдачу новаго векселя въ формѣ стараго. Вмѣсто составленія новаго векселя, векселедержатель замѣняетъ въ старомъ все, не отвѣчающее уже новымъ условіямъ выдачи: главнымъ образомъ замѣняется имя выдающаго вексель, а можетъ быть, имя пріобрѣтателя, время и мѣсто выдачи, основаніе выдачи.

---

[1]) Thöl, *Wechselrecht*, § 114. Эта теорія принята Gareis, *Das deutsche Handelsrecht*, стр. 841, Grünhut, *Wechselrecht*, т. II, стр. 8—9, K. Lehmann, *Lehrbuch des Handelsrechts*, 1908, стр. 640.

Остаются безъ измѣненія вексельная сумма, срокъ платежа, въ переводномъ векселѣ—плательщикъ. Замѣна вмѣсто новой выдачи представляетъ юридическую экономію, которая сливаетъ два отношенія въ одно. Отсюда объясняется полная самостоятельность отвѣтственности каждаго изъ надписателей, не связанная совершенно юридическимъ положеніемъ предшественника. Отсюда и оправданіе той солидарной отвѣтственности всѣхъ надписателей, какая устанавливается всюду законодательствами.

Въ послѣднее время эта точка зрѣнія Тёля нашла себѣ поддержку и у французскихъ юристовъ [1]), которые такимъ путемъ возстановляютъ традицію Потье. Это точка зрѣнія воспринимается и италіанскими юристами [2]).

II. Свойство передаваемости. „Первый пріобрѣтатель векселя въ правѣ передать его въ собственность другому лицу. Такое же право имѣетъ и каждый послѣдующій пріобрѣтатель“ [3]). Такимъ образомъ новый вексельный уставъ придаетъ векселю свойство передаваемости, котораго онъ не имѣлъ по старому законодательству.

Ordonnance de commerce 1673 года смотрѣлъ на слова „или приказу его“, какъ на случайность въ векселѣ, отсутствіе которой нисколько не измѣняло силы акта. Code de commerce отнесъ оговорку о приказѣ къ числу вексельныхъ реквизитовъ. Мнѣнія французскихъ юристовъ раздѣлились. Одни стоятъ на томъ, что торговый кодексъ не измѣнилъ старой точки зрѣнія, а потому оговорку о приказѣ слѣдуетъ разсматривать какъ accidentale negotii, включеніе котораго придаетъ векселю свойство передаваемости, чуждое векселю по закону, и пропускъ котораго лишаетъ вексель передаваемости. По мнѣнію другихъ юристовъ, оговорка о приказѣ составляетъ реквизитъ, отсутствіе котораго подрываетъ въ актѣ вексельную силу: безъ приказа нѣтъ векселя [4]). Очевидно, первые юристы стоятъ на точкѣ зрѣнія историческаго

---

[1]) Thaller, *Traité élémentaire de droit commercial*, 1903, стр. 700.

[2]) Vivante, *Trattato del diritto commerciale*, т. III, стр. 274; Vidari, *Corso di diritto commerciale*, т. III § 142, хотя послѣдній авторъ склоняется также къ признанію за индоссаментомъ характера института sui generis.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 17.

[4]) Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. IV, стр. 54.

толкованія, вторые стремятся согласовать старый законъ съ новыми запросами жизни. Съ точки зрѣнія первыхъ юристовъ, достаточно пропустить accidentale, чтобы сдѣлать вексель непередаваемымъ; съ точки зрѣнія другихъ, вексель, снабженный приказомъ, уже не можетъ быть лишенъ свойства передаваемости. Стремясь устранить эту неясность въ законодательствѣ, послужившемъ въ качествѣ образца, испанскій торговый кодексъ прямо постановляетъ, что передаваемость векселя зависитъ отъ вставленнаго приказа, и что упущеніе приказа устраняетъ передаваемость векселя, не лишая его вексельной силы [1]).

Иначе стоитъ вопросъ о передаваемости въ германскомъ правѣ. „Не каждый вексель можетъ быть переданъ по индоссаменту. Свойство передаваемости и основанная на немъ оговорка о приказѣ не составляютъ существенной принадлежности векселя, не являются essentiale negotii; и вексель, лишенный передаваемости, остается все же векселемъ, но только, въ случаѣ, если иное не установлено въ самомъ векселѣ, вексель долженъ быть признаваемъ за вексель по приказу (Orderwechsel). По германскому вексельному уставу (§ 9) передаваемость есть обыкновенное свойство векселя (naturale negotii). [2]). Однако волею векселедателя, выразившейся въ особой оговоркѣ [3]), векселю можетъ быть придано свойство непередаваемости (Rectawechsel).

Дальше по этому историческому пути пошло итальянское право. „Вексель рождается со свойствомъ передаваемости, хотя бы и не была вставлена оговорка о приказѣ, которая стала излишней. Вексель есть актъ по существу передаваемый. Кто обязывается по акту, который соотвѣтствуетъ имени и формѣ векселя, не можетъ отнять у него свойства передаваемости. Оговорка „non à l'ordine“, вставленная трассантомъ, дѣйствуетъ только въ его пользу; если векселедержатель передаетъ вексель по надписи, не повторяя этой оговорки, актъ воспринимаетъ свое свойство передаваемости со всѣми вексельными послѣдствіями“. „Въ этомъ наше право (§ 257) отличается отъ германскаго права“ [4]).

---

[1]) Исп. торг. код. § 466.

[2]) Grünhut, *Wechselrecht*, т. II, стр. 86—87.

[3]) Nicht an Ordre, nicht an Verfügung, ohne Giro, ohne Abtretung.

[4]) Vivante, *Trattato del diritto commerciale*, т. III, стр. 274.

Передъ нами такимъ образомъ три точки зрѣнія: 1) Вексель непередаваемъ, если свойство это не придано ему оговоркой о приказѣ. 2) Вексель передаваемъ, если это свойство не отнято у него оговоркой, исключающей приказъ. 3) Вексель передаваемъ и оговорка, исключающая приказъ, имѣетъ значеніе только въ отношеніи сдѣлавшаго ее.

Наше старое законодательство стояло на первой точкѣ зрѣнія [1]). Къ какому взгляду примкнулъ нашъ новый вексельный уставъ? Мы видѣли уже, что законъ разрѣшаетъ какъ первому пріобрѣтателю, такъ и послѣдующимъ передавать вексель по надписи. Въ то же время законъ постановляетъ, что „передача векселя можетъ быть воспрещена, въ особой оговоркѣ, векселедателемъ или кѣмъ либо изъ надписателей, и учиняемая, вопреки такому воспрещенію, передаточная надпись не имѣетъ силы по отношенію къ тому, кѣмъ передача векселя воспрещена“ [2]). Смыслъ статьи совершенно ясенъ. Свойство передаваемости не можетъ быть отнято у векселя никакою оговоркою, и потому оно составляетъ essentiale negotii. Оговорка не можетъ лишить силы передаточныя надписи, совершенныя вопреки ей. Очевидно, наше законодательство стало на точку зрѣнія италіанскаго права.

III. Юридическія послѣдствія передачи. Передача векселя по надписи производитъ два юридическихъ результата: 1) она лишаетъ надписателя права требованія по векселю, возрождая право въ лицѣ новаго векселедержателя; 2) она создаетъ отвѣтственность надписателя передъ новымъ векселедержателемъ за осуществимость права требованія по векселю.

1. Первое изъ указанныхъ послѣдствій принято называть Transportfunction. Но съ идеей перенесенія правъ соединяется представленіе о томъ, что векселедержатель вступаетъ на мѣсто надписателя и подчиняется поэтому дѣйствію принципа nemo plus juris transferre potest, quam ipse habet. Между тѣмъ новый векселедержатель не занимаетъ мѣста надписателя, не вступаетъ въ его положеніе, а пріобрѣтаетъ самостоятельныя права, какъ будто у него не было никакихъ предшественниковъ. Его права вытекаютъ не изъ правъ

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, изд. 1893 г., ст. 2 п. 5, ст. 19 п. 1.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 22.

надписателя, передавшаго ему вексель, а изъ содержанія самого пріобрѣтаемаго имъ векселя.

Разсматриваемое сейчасъ юридическое послѣдствіе индоссамента наступаетъ въ разные моменты.

a. Если индоссаментъ есть выдача новаго векселя, то, въ силу договорной теоріи, недостаточно совершенія надписи на векселѣ,—необходима еще передача векселя. Если вексель выбылъ изъ владѣнія надписателя помимо его воли, и векселедатель объ этомъ зналъ, то въ лицѣ послѣдняго право требованія по векселю не возникаетъ [1]). Напр. заготовленный для расплаты вексель съ передаточной надписью насильственно отнимается.

b. Въ отношеніи векселедержателя, который владѣетъ векселемъ, не зная о томъ, что бумаги пошли въ обращеніе помимо воли надписателя, моментъ передачи не играетъ роли. Добросовѣстному векселедержателю принадлежатъ всѣ права, вытекающія изъ векселя, независимо отъ того, что вексель выбылъ изъ владѣнія послѣдняго помимо его воли [2]). Напр. приказчикъ, имѣвшій въ своихъ рукахъ надписанный вексель купца, продалъ его,—права векселедержателя неопровержимы. Противъ него не могутъ имѣть силы возраженія, которыя вытекаютъ изъ злоупотребленія довѣріемъ со стороны приказчика.

2. Второе юридическое послѣдствіе заключается въ ручательствѣ надписателя передъ векселедержателемъ за осуществимость правъ по векселю (Garantiefunction). Это ручательство вытекаетъ изъ того, что каждый изъ надписателей разсматривается, какъ векселедатель. Такая мысль прямо выражена въ нашемъ законѣ. Отвѣтственность по векселю лежитъ на всѣхъ сдѣлавшихъ на немъ надписи, „какъ если бы каждымъ изъ нихъ выдано было самостоятельное на себя обязательство“ [3]). Надписатель отвѣчаетъ передъ векселедержателемъ за неплатежъ по векселю, а въ переводномъ векселѣ и за непринятіе.

Этотъ второй результатъ не является однако столь необходимымъ, какъ первый результатъ: онъ только обыкновенное, но не существенное послѣдствіе индоссамента. Отвѣт-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 24.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 24.
[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 28.

ственность надписателя, всегда предполагаемая въ силу закона, можетъ быть однако устранена волею самого надписателя, согласно съ волею принимающаго вексель. Надписатель, при передачѣ векселя, въ правѣ помѣстить въ передаточной надписи оговорку „безъ оборота на меня", чѣмъ и освобождается отъ отвѣтственности за осуществимость правъ векселедержателя [1]).

Отвѣтственность надписателя можетъ отпасть еще въ другомъ случаѣ. Вексель можетъ быть переданъ также лицу, уже участвующему въ векселѣ, и имъ переданъ далѣе, за исключеніемъ самого векселедателя, которому вексель можетъ быть возвращенъ лишь для погашенія [2]). Такъ вексель, выданный А и перешедшій черезъ руки В, С, D, Е, попадаетъ снова отъ Е къ В. Въ этомъ случаѣ вексель не погашается, несмотря на то, что новый векселедержатель В, пріобрѣтающій право въ отношеніи Е, какъ надписателя, самъ несетъ передъ нимъ отвѣтственность, и онъ сохраняетъ право передать вексель далѣе по надписи какому нибудь М или N. Но совпаденіе въ лицѣ В права требованія и отвѣтственности слагаетъ законную отвѣтственность съ Е [3]).

IV. Время передачи. Вексель можетъ быть переданъ немедленно послѣ его выдачи первому пріобрѣтателю, до акцепта и послѣ акцепта. Вопросъ возбуждается предѣльнымъ моментомъ передачи. Можетъ ли быть переданъ вексель послѣ срока платежа, или же этотъ срокъ является предѣльной чертой передаваемости?

Съ теоретической стороны слѣдуетъ высказаться въ томъ смыслѣ, что вексель не можетъ быть переданъ послѣ срока платежа. Въ самомъ дѣлѣ, если индоссаментъ есть новая выдача векселя, то какъ возможно обязаться къ платежу въ срокъ, находящійся позади принятія на себя обязательства? Если индоссаментъ выполняетъ функцію обезпеченія, т. е. гарантируетъ векселедержателю платежъ въ срокъ, то какъ согласовать такое обѣщаніе по отношенію къ прошлому времени?

Нѣкоторыя законодательства стоятъ именно на этой точкѣ зрѣнія и запрещаютъ индоссаментъ векселей послѣ срока платежа, предоставляя передачу ихъ особымъ актомъ въ

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 21 и 51

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 17.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 34.

общемъ гражданскомъ порядкѣ [1]). Примыкая къ тому же взгляду, иныя законодательства, не запрещая индоссамента, признаютъ однако за нимъ значеніе только гражданской цессіи [2]).

Иначе ставится вопросъ въ германскомъ правѣ, которое проводитъ различіе между передаточными надписями, произведенными до срока и послѣ срока. Векселедержатель въ правѣ обращаться съ регрессомъ только къ тѣмъ надписателямъ, которые произвели передачу послѣ срока платежа. Однако это вексельное требованіе къ послѣднимъ надписателямъ предполагаетъ, что вексель не былъ протестованъ. Въ случаѣ же протеста векселедержатель сохраняетъ лишь права своего предшественника [3]).

Во Франціи вопросъ не нашелъ себѣ разрѣшенія въ законодательствѣ, и потому онъ возбуждаетъ рѣзкое разногласіе. Тогда какъ одни юристы признаютъ неограниченную возможность индоссамента и послѣ срока платежа [4]), другіе, напротивъ, совершенно отрицаютъ допустимость передачи просроченныхъ векселей [5]).

Что касается русскаго законодательства, то оно допускаетъ свободно передачу просроченнаго векселя, при томъ безъ различія между опротестованнымъ и неопротестованнымъ [6]). Передача векселя послѣ срока устраняетъ только одно вексельное послѣдствіе — солидарную отвѣтственность надписателей, если только передача состоялась по учиненіи протеста или по истеченіи установленнаго для протеста времени.

V. Форма передачи. Съ формальной стороны индоссаментъ, какъ выдача новаго векселя, долженъ соотвѣтствовать тѣмъ внѣшнимъ условіямъ, какимъ должно удовлетворять составленіе векселя. Передаточная надпись можетъ быть совершена на какомъ угодно языкѣ, а потому и не совпадать съ языкомъ, на которомъ написанъ первоначальный текстъ векселя. Нѣтъ необходимости, чтобы передаточная

---

[1]) Голл. торг. код. § 139; Исп. торг. код. § 164.

[2]) Итал. торг. код. § 260, Бельг. законъ 28 мая 1872, § 28; Англ. законъ 1882, § 36 п. 2; Венг. векс. уст. § 14; Порт. торг. код. § 301; Рум. торг. код. § 281.

[3]) Герм. векс. уст. § 16; Швейц. обяз. законъ, § 734.

[4]) Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. IV, стр. 122.

[5]) Thaller, *Cours élémentaire de droit commercial*, изд. 1904, стр. 70.

[6]) Уставъ о векселяхъ, ст. 56.

надпись, если она содержитъ нѣчто большее, чѣмъ одну надпись, была написана собственноручно надписателемъ: какъ при составленіи векселя, такъ и при передачѣ его достаточна собственноручная подпись. При передачѣ векселя отъ лица неграмотнаго или неспособнаго писать соблюдается тотъ же порядокъ нотаріальнаго удостовѣренія, какъ и при составленіи векселя. Если вексель можетъ быть выданъ нѣсколькимъ первымъ пріобрѣтателямъ, то онъ также можетъ быть и переданъ не одному, а нѣсколькимъ пріобрѣтателямъ, однако безъ дробленія вексельной суммы [1]).

Вопросъ о реквизитахъ передаточной надписи долженъ бы также разрѣшаться съ точки зрѣнія индоссамента, какъ выдачи новаго векселя. Лицо, имѣющее необходимость выдать вексель, по содержанію своему соотвѣтствующій тѣмъ условіямъ, какія выражены въ принадлежащемъ ему самому векселѣ, вмѣсто выдачи новаго векселя замѣняетъ въ принадлежащемъ ему векселѣ тѣ указанія, которыя не соотвѣтствуютъ новымъ обстоятельствамъ. Несоотвѣтствіе обнаруживается въ лицѣ пріобрѣтателя, во времени составленія, а можетъ быть, и въ мѣстѣ. Все это подлежало бы замѣнѣ. Но законодательства, въ стремленіи упростить условія вексельнаго оборота, значительно отступаютъ отъ послѣдовательныхъ требованій.

По степени отступленія слѣдуетъ различать два вида передаточной надписи, которыми можетъ выразиться индоссаментъ.

1. *Именная надпись* наиболѣе отвѣчаетъ идеѣ индоссамента. Въ ней, кромѣ подписи лица, передающаго вексель, означается имя новаго пріобрѣтателя [2]), что вполнѣ отвѣчаетъ запрещенію выдавать векселя на предъявителя. Должны ли быть также означены время и мѣсто произведеннаго индоссамента? Необходимость указанія времени передачи вызывается вопросами: a) обладалъ ли надписатель въ моментъ передачи гражданскою и вексельною дѣеспособностью, b) не совершена ли передача несостоятельнымъ должникомъ наканунѣ конкурса, въ ущербъ кредиторамъ. Необходимость означенія мѣста передачи возбуждается вопросомъ, законамъ какой страны соотвѣтствуетъ форма индоссамента (locus regit actum). Къ сожалѣнію, немногія законодательства при-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 17.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 18.

даютъ значеніе этимъ реквизитамъ [1]). Германія, признавшая излишнимъ означеніе въ именной передаточной надписи времени и мѣста передачи, увлекла своимъ примѣромъ другія страны [2]). Нашъ старый вексельный уставъ требовалъ означенія: a) имени новаго векселедержателя, b) валюты, c) времени и d) мѣста передачи [3]). Новый вексельный уставъ, въ погонѣ за упрощеніемъ и въ стремленіи согласовать свои постановленія съ положеніями иностранныхъ законодательствъ, отказался отъ требованія времени и мѣста; валюта же исчезла сама собою съ превращеніемъ векселя изъ обоснованнаго въ абстрактное обязательство.

Payez à l'ordre de M. Emile Bernard. Valeur en marchandises.
Paris 5 Juillet 1909.
Pierre Lévy.

Für mich an die Order von Herrn Anatol Katz.
Berlin 12 Juli 1909.
Emil Bernard.

Вмѣсто меня заплатите банкирской конторѣ Зиммель.
Анатоль Кацъ.

2. Дальнѣйшее отступленіе отъ теоретическихъ требованій формы индоссамента представляетъ *бланковая надпись* которая состоитъ изъ одной только подписи надписателя [4]). Отбрасывая означеніе новаго векселедержателя въ бланковомъ индоссаментѣ, законодатель нарушаетъ выставленный имъ принципъ о недопустимости векселей на предъявителя. Съ момента совершенія бланковой надписи вексель не только не имѣетъ именного векселедержателя, но можетъ обращаться далѣе уже безъ всякой новой надписи, какъ бумага на предъя-

[1]) Во Франціи требуется означеніе времени передачи, но не мѣста (Франц. торг. код. § 138). Также въ Испаніи (Исп. торг. код. § 465) и въ Голландіи (Голл. торг. код. § 134).

[2]) Герм. векс. уст. § 12; Швейц. обяз. законъ § 730; Итал. торг. код. § 258; Сканд. векс. уст. § 12; Англ. векс. уст. § 32, п. 1.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 19.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 18.

вителя [1]). Такой бланковый индоссаментъ имѣетъ, конечно, свои выгоды. Бланковая надпись удобна, когда неизвѣстно еще, съ кѣмъ придется расплачиваться векселями. Бланковый индоссаментъ чрезвычайно облегчаетъ учетъ векселей въ банкахъ. Но онъ не лишенъ и опасностей, и нашъ старый вексельный уставъ не безъ основанія допускалъ бланковую надпись „на собственный ихъ страхъ", т. е. участвующихъ лицъ. При бланковомъ индоссаментѣ легче злоупотребленія, напр., при потерѣ векселя, при его похищеніи. При бланковомъ индоссаментѣ труднѣе установить, не состоялась ли передача послѣ срока платежа.

Антонъ Ивановичъ
Застровъ.

Московскій купецъ
Иванъ Устряловъ.

Слѣдуетъ имѣть въ виду, что при передачѣ векселя, имѣющаго уже бланковую надпись, безъ дальнѣйшей надписи, отношенія между лицами передавшимъ и принявшимъ должны обсуждаться не по началамъ вексельнаго права, а по общему гражданскому праву. Это вытекаетъ изъ того, что актъ передачи не нашелъ себѣ выраженія въ самомъ векселѣ и потому долженъ и можетъ быть доказываемъ обстоятельствами, лежащими внѣ векселя. Отсюда слѣдуетъ, что дѣеспособность передающаго требуется только гражданская, а не вексельная, что векселедержатель можетъ осуществить обратное требованіе помимо лицъ, надписи которыхъ имѣются на векселѣ, въ отношеніи только того лица, отъ котораго имъ полученъ вексель, но не въ отношеніи всѣхъ другихъ, участвовавшихъ въ передачѣ векселя.

[1]) Попытку Grünhut'a отличить бланковый индоссаментъ отъ бумаги на предъявителя (*Wechselrecht*, т. II, стр. 100) едва ли можно признать сильной.

Во избѣжаніе смѣшенія съ акцептомъ или съ поручительствомъ бланковая надпись можетъ быть сдѣлана только на оборотѣ векселя [1]).

Обладатель векселя съ бланковою надписью можетъ пустить его въ дальнѣйшее обращеніе слѣдующими способами: 1) онъ можетъ передать его безъ всякой надписи, 2) онъ можетъ передать его, поставивъ на немъ свою подпись, 3) онъ можетъ обратить бланковую надпись въ именную, обозначивъ передъ нею слѣдующаго пріобрѣтателя векселя [2]).

VI. Мѣсто передаточной надписи. Индоссаментъ, представляющій собою новое составленіе векселя, частью съ новымъ содержаніемъ, частью съ прежнимъ,—долженъ быть произведенъ непремѣнно на самомъ векселѣ. Передача векселя, совершенная особымъ актомъ, внѣ векселя, не можетъ быть признана индоссаментомъ, не можетъ повлечь за собою вексельныхъ послѣдствій. Также мало значенія можетъ имѣть словесная передача.

Если индоссаментъ долженъ быть совершенъ на векселѣ, то на какомъ именно мѣстѣ? Исторически установившійся обычай дѣлать передаточныя надписи на оборотѣ векселя, на его спинѣ (in dorso, in dosso), не вытекаетъ самъ собой изъ передачи. Важно, чтобы надпись была на векселѣ, но будетъ ли она произведена на оборотной или на лицевой сторонѣ — отъ этого дѣло по существу не измѣняется. Во Франціи или Германіи не возбуждается сомнѣнія въ томъ, что надпись, совершенная на лицевой сторонѣ, имѣетъ, съ юридической точки зрѣнія, такую же силу, какъ и надпись, помѣщенная на оборотѣ [3]). Такой же взглядъ готова была принять и наша судебная практика, основанная на старомъ вексельномъ уставѣ [4]).

Новое законодательство поставило вопросъ ясно. „Передаточныя надписи пишутся на оборотной сторонѣ векселя“ и „несоблюденіе этихъ правилъ влечетъ за собою недѣй-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 19.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 20.

[3]) Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. IV, стр. 101; Grünhut, *Wechelrecht*, т. II, стр. 84.

[4]) Гражд. Касс. Деп., въ рѣш. 1878, № 35, не призналъ вексельной силы за надписью, сдѣланной на лицевой сторонѣ, но въ рѣш. 1891, № 59, Сенатъ высказался, хотя довольно уклончиво, въ противоположномъ смыслѣ.

ствительность передачи векселя“ [1]). Для бланковой надписи это правило безусловно. Для именной надписи допускается исключеніе, при условіи, если она первая — такая надпись можетъ быть сдѣлана и на лицевой сторонѣ.

Но передаточная надпись можетъ найти себѣ мѣсто не только на векселѣ, но и на особомъ актѣ, при условіи несомнѣнной связи между векселемъ и этимъ актомъ. Дѣло въ томъ, что при усиленномъ обращеніи векселя и многочисленности сдѣланныхъ на немъ надписей, оборотная сторона окажется вся исписанной. Въ этомъ случаѣ нашъ законъ разрѣшаетъ присоединить къ векселю добавочный листъ, который обыкновенно называется алёнжею [2]). Механическое соединеніе добавочнаго листа съ векселемъ можетъ быть произведено склейкой, сшиваніемъ, скалываніемъ. Но законъ настаиваетъ на внутренней связи по содержанію: первая изъ надписей добавочнаго листа должна начинаться въ концѣ оборотной стороны векселя [3]). Этимъ достигается увѣренность, что данная алёнжа относится къ данному векселю.

Передаточная надпись можетъ быть произведена еще на копіи векселя. Одни законодательства считаютъ вполнѣ допустимымъ дѣлать надписи на копіяхъ [4]). Другія законодательства [5]), напротивъ, отвергаютъ этотъ способъ индоссированія, находя его опаснымъ, въ виду неизвѣстности для каждой группы надписателей соотношенія по времени между различными надписями. Наше законодательство не находитъ препятствій къ совершенію надписей на копіяхъ переводныхъ векселей [6]).

Не лишенъ значенія вопросъ о томъ, гдѣ должны быть сдѣланы поправки къ надписямъ. Такія поправки допускаются съ оговоркою ихъ за надлежащею подписью. Надпись о передачѣ, зачеркнутая въ полномъ ея составѣ, почитается уничтоженною [7]). Напротивъ, если въ передаточной

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 19.

[2]) Герм. векс. уст. § 11, отъ франц. allonger; этотъ же терминъ былъ принятъ въ старомъ вексельномъ уставѣ, ст. 16.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 19.

[4]) Напр. Герм. векс. уст. § 11.

[5]) Бельг. законъ 28 мая 1871.

[6]) Уставъ о векселяхъ, ст. 122.

[7]) Уставъ о векселяхъ, ст. 19.

надписи будетъ зачеркнута оговорка „безъ оборота на меня“, то она почитается уничтоженною въ томъ лишь случаѣ, когда объ уничтоженіи ея отмѣчено за (передъ) подписью лица, сдѣлавшаго безоборотную надпись [1]).

VII. Препоручительная передача. Въ то время, какъ индоссаментъ имѣетъ своею цѣлью перенести на другое лицо права, связанныя съ векселемъ, препоручительная передача состоитъ въ возложеніи на другое лицо обязанности по осуществленію права, субъектомъ котораго продолжаетъ оставаться препоручитель [2]). Препоручительная передача представляетъ собою ничто иное, какъ выраженное въ векселѣ полномочіе дѣйствовать въ интересѣ и за счетъ другого.

Изъ этого понятія о препоручительной передачѣ вытекаетъ само собою и содержаніе той надписи на векселѣ, въ которой она должна воплотиться. Въ ней должны быть указаны: 1) полномочіе, 2) имя уполномоченнаго и 3) подпись препоручителя. Полномочіе выражается различными словами, лишь бы они не оставляли сомнѣнія въ цѣли надписи: „препоручаю“, „довѣряю“, „вѣрю получить“ [3]). Препоручительная передача должна всегда указывать на имя уполномоченнаго, бланковая надпись по нашему законодательству недостаточна для препоручительной передачи [4]). Мѣсто для вексельнаго препорученія можетъ быть только одно—на самомъ векселѣ. Но будетъ ли она сдѣлана на оборотной или на лицевой сторонѣ — это безразлично, потому что законъ не далъ указанія, чтобы препоручительная надпись дѣлалась непремѣнно на оборотѣ, и не угрожаетъ недѣйствительностью [5]). Вексель можетъ быть передаваемъ по препоручительной передачѣ не только до срока платежа, но и послѣ срока [6]).

Лицо уполномоченное не имѣетъ самостоятельныхъ правъ

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 21.

[2]) Препоручительная передача также называется индоссаментомъ, но съ присоединеніемъ словъ, указывающихъ на отличительный характеръ: endossement par procuration, Procuraindossement, girata per procura, restrictive indossement.

[3]) Иностранные термины, нерѣдко указываемые въ самомъ законѣ: in Procura, pour encaissement, per mandato, for the account, for collection.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 25.

[5]) Противоположнаго мнѣнія Федоровъ, *Вексельное право*, стр. 387.

[6]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 15 мая 1880 по д. Браунда.

по векселю, но вмѣстѣ съ тѣмъ оно и не несетъ обязанностей по векселю, такъ какъ истиннымъ векселедержателемъ остается препоручитель. Поэтому нѣтъ основанія требовать отъ уполномоченнаго вексельной дѣеспособности.

Данное полномочіе предоставляетъ уполномоченному лицу право на всѣ вообще дѣйствія, необходимыя для охраненія правъ препоручителя [1]). Онъ можетъ самъ предъявить вексель къ платежу или ко взысканію, а въ связи съ тѣмъ предъявлять его къ акцепту, протестовать въ случаѣ отказа. Но уполномоченное лицо можетъ также передать свое полномочіе другому лицу посредствомъ новой препоручительной надписи. Такое право передовѣрія всегда предполагается, если въ препоручительной надписи не оговорено о воспрещеніи дальнѣйшей передачи. Спорнымъ является вопросъ, можетъ ли уполномоченное лицо осуществить данное ему порученіе путемъ индоссамента, или, примѣняясь къ терминологіи нашего закона, передать въ собственность другому лицу? Французскіе юристы даютъ утвердительный отвѣтъ, и мнѣніе ученыхъ поддерживается французскою судебною практикою [2]). Но большинство законодательствъ относится отрицательно къ такой возможности [3]). Такой же выводъ слѣдуетъ сдѣлать изъ текста нашего вексельнаго устава, который, указывая на возможность передачи по новой препоручительной надписи [4]), тѣмъ самымъ исключаетъ возможность передачи по индоссаменту.

Такъ какъ лицо уполномоченное дѣйствуетъ отъ имени препоручителя, то, очевидно, 1) оно должно признать силу всѣхъ возраженій, которыя вытекаютъ изъ непосредственныхъ отношеній отвѣтственнаго по векселю лица къ препоручителю, и 2) съ другой стороны отвергнуть всѣ возраженія, которыя бы относились къ нему лично, а не къ препоручителю.

На внутренней сторонѣ, въ отношеніи между препоручителемъ и уполномоченнымъ лицомъ, замѣчаются нѣкоторыя

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 26.

[2]) Thaller, *Cours élémentaire de droit commercial*, стр. 714; Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. IV, стр. 128; Boistel, *Précis de droit commercial*, стр. 564.

[3]) Герм. векс. уставъ § 17; Англ. векс. уставъ § 35, п. 3; Итал. торг. код. § 259; Швейц. обяз. законъ, § 735.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 26.

особенности по сравненію съ общегражданскимъ полномочіемъ. Въ то время, какъ общегражданское полномочіе прекращается со смертью довѣрителя или же съ признаніемъ его безумнымъ, сумасшедшимъ, несостоятельнымъ, пропавшимъ безъ вѣсти, лишеннымъ правъ состоянія [1]), вексельное полномочіе не прекращается ни смертью препоручителя, ни ограниченіемъ его правоспособности [2]).

Изъ того положенія, что при препоручительной передачѣ векселедержателемъ остается препоручитель, что права по векселю не переходятъ къ уполномоченному, вытекаютъ слѣдующіе важные выводы. 1) Въ случаѣ несостоятельности препоручителя, должникъ не въ правѣ платить уполномоченному, такъ какъ и само полномочіе послѣдняго прекращается. 2) Въ случаѣ несостоятельности уполномоченнаго лица, напр. банкирской конторы, вексель можетъ быть вытребованъ изъ его имущества препоручителемъ, а уже взысканныя деньги не поступаютъ въ конкурсную кассу.

§ 144. Принятіе векселя.

Литература. Grawein, *Die Perfektion des Akzepts*, 1876; Stiegler, *Zur Lehre vom durchstrichenen Akzept*, 1896; Heeren, *Die Durchstreichung des Akzepts*, 1895; Bentéjac, *De la provision dans la lettre de change*, 1894; Pietraru, *De la provision en matière de lettre de change dans le droit français et dans les principales législations étrangères*, 1899.

I. Общее понятіе. Переводнымъ векселямъ свойственно одно особое правовое явленіе—это акцептъ или принятіе векселя.

Векселедатель, выдавая вексель, предлагаетъ первому пріобрѣтателю получить платежъ отъ третьяго лица; самъ онъ обязывается платить лишь условно,—если не заплатитъ указанное третье лицо. Векселедержатель, принявъ вексель, повѣрилъ векселедателю, что въ назначенный срокъ третье лицо дѣйствительно произведетъ платежъ. Но ни одинъ, ни другой, ни векселедатель, ни векселедержатель, не имѣютъ увѣренности не только въ томъ, что намѣченное третье лицо заплатитъ, но даже въ томъ, что оно захочетъ пла-

---

[1]) Т. X ч. 1 ст. 2330, п. 5.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 25.

тить, потому что назначенный плательщикъ является пока лицомъ совершенно постороннимъ для вексельнаго обязательства.

Такая неопредѣленность положенія чрезвычайно неудобна. Промежутокъ времени между выдачею векселя и срокомъ платежа по нему настолько значителенъ, что допускаетъ возможность различныхъ экономическихъ и юридическихъ перемѣнъ. Неувѣренность въ намѣреніяхъ намѣченнаго плательщика можетъ отразиться на обращаемости векселя, на его способности служить орудіемъ платежа въ торговыхъ отношеніяхъ.

Отсюда вполнѣ естественно желаніе лицъ, участвующихъ въ векселѣ, узнать заранѣе, до наступленія срока платежа, намѣренъ ли плательщикъ выполнить данное ему предложеніе, другими словами, опредѣлить степень возможности наступленія того событія, которымъ обусловлена отвѣтственность векселедателя и надписателей. Приходится говорить о вѣроятности, а не объ увѣренности, потому что, если бы даже плательщикъ далъ свое предваренное согласіе, нельзя быть увѣреннымъ, что къ сроку платежа обстоятельства не сдѣлаютъ его намѣреніе неосуществимымъ, напр. при несостоятельности, и съ другой, если бы даже плательщикъ отказалъ въ своемъ согласіи въ моментъ обращеннаго къ нему запроса, нельзя быть увѣреннымъ, что къ сроку платежа онъ не перемѣнитъ своего намѣренія, напр. если къ этому времени получитъ отъ векселедателя товары.

Съ цѣлью опредѣлить степень вѣроятности платежа по векселю въ срокъ, вексель предъявляется лицу, назначенному плательщикомъ, для того, чтобы онъ выразилъ свое намѣреніе платить и тѣмъ принялъ соучастіе въ вексельномъ обязательствѣ. Этотъ актъ выраженнаго согласія платить по векселю и составляетъ принятіе или акцептъ. Онъ превращаетъ плательщика изъ лица посторонняго обязательству въ соучастника, въ лицо, обязанное по векселю.

Изъ указанной сейчасъ цѣли акцепта слѣдуетъ съ очевидностью, что акцептъ свойственъ только переводнымъ векселямъ и чуждъ простымъ векселямъ. Въ самомъ дѣлѣ, въ простомъ векселѣ платить по векселю въ назначенный срокъ обязывается самъ векселедатель, акцептъ котораго не могъ бы ничего прибавить къ тому, что́ уже имъ же дано при выдачѣ векселя. Принятіе въ этомъ случаѣ было бы

простымъ и безцѣльнымъ повтореніемъ сдѣланной уже подписи векселедателя.

Но и не всѣ переводные векселя допускаютъ принятіе.

1. Принятіе непримѣнимо къ переводному векселю, писанному со срокомъ по предъявленію. Въ этомъ типѣ векселя имѣется только одно предъявленіе — это къ платежу. Нельзя даже сказать, соблюдая теоретическую стройность, что въ данномъ случаѣ предъявленіе къ платежу сливается въ одномъ актѣ съ предъявленіемъ къ акцепту, потому что весь смыслъ акцепта и состоитъ въ раздѣленіи по времени этихъ двухъ моментовъ.

2. Излишенъ акцептъ въ отношеніи тѣхъ переводныхъ векселей, въ которыхъ векселедатель назначаетъ самого себя плательщикомъ [1]), потому что по существу это простой вексель, и все, что было сказано о неприложимости акцепта къ простому векселю, примѣнимо и къ этому виду векселей.

Дѣйствующій вексельный уставъ, признавая акцептъ правомъ векселедержателя [2]), выдвигаетъ принципъ необязательности предъявленія векселя къ принятію, въ то время какъ старый вексельный уставъ возлагалъ на векселедержателя обязанность предъявить вексель къ акцепту [3]). Вопросъ объ обязательности или необязательности предъявленія къ акцепту находится въ зависимости отъ того, чьи интересы охраняетъ законъ въ данномъ случаѣ.

Въ предъявленіи векселя къ акцепту могутъ быть заинтересованы какъ векселедержатель, такъ и векселедатель. Интересъ векселедержателя очевиденъ. Онъ желаетъ укрѣпиться въ надеждѣ получить платежъ, онъ желаетъ привлечь плательщика въ вексельному обязательству, связать его даннымъ обѣщаніемъ заплатить и тѣмъ придать векселю ту кредитоспособность, благодаря которой вексель можно будетъ легче использовать, какъ средство платежа и какъ средство кредита. Но въ принятіи векселя плательщикомъ можетъ быть заинтересованъ также и векселедатель. При имѣющихся у него сомнѣніяхъ относительно того, пожелаетъ или нѣтъ лицо, назначенное имъ въ качествѣ плательщика, платить по векселю, важно заставить скорѣе это

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 87 п. 1.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 91.
[3]) Уставъ о векселяхъ, изд. 1893, ст. 31.

лицо высказаться по настоящему вопросу. Векселедатель можетъ быть заинтересованъ въ акцептѣ потому, что онъ опасается несостоятельности плательщика: своевременно полученный акцептъ даетъ надежду на полученіе хотя частичнаго удовлетворенія изъ конкурса, тогда какъ въ противномъ случаѣ утрачивается надежда на полученіе чего бы то ни было. Вотъ почему векселедатель можетъ быть заинтересованъ въ томъ, чтобы обязать векселедержателя предъявить вексель къ акцепту. Но возможно и обратное положеніе—векселедателю невыгодно предъявленіе векселя къ акцепту. Векселедатель разсчитываетъ, что онъ доставитъ плательщику цѣнность, напр. отправленными товарами, только ко времени платежа, и что до этого времени у плательщика не будетъ основанія принять вексель. А между тѣмъ непринятіе предъявленнаго къ акцепту векселя, помимо другихъ осложненій, способно отразиться на кредитѣ векселедателя. Вотъ почему векселедатель можетъ быть заинтересованъ въ томъ, чтобы обязать векселедержателя не предъявлять векселя къ акцепту.

Въ прежнее время на векселедержателя возлагалась обязанность, въ интересѣ подъема силы обращаемости векселя, въ интересѣ всѣхъ участвующихъ въ векселѣ, векселедателя и надписателей, предъявлять вексель къ акцепту. Это исторически предшествующая точка зрѣнія. И сейчасъ еще англійскіе юристы говорятъ о предъявленіи къ акцепту, какъ о Duty of the Holder [1]). Но въ настоящее время принципъ обязательности акцепта оставленъ почти всѣми законодательствами [2]). Всѣ признаютъ за предъявленіемъ къ акцепту характеръ факультативный [3]). Эта же точка зрѣнія принята и нашимъ новымъ вексельнымъ уставомъ, который признаетъ за каждымъ, у кого въ рукахъ вексель, право предъявить его плательщику къ принятію [4]).

---

[1]) Chalmers, *A Digest of bills of Ehchange*, 1903, стр. 134.

[2]) Исключеніе среди европейскихъ законодательствъ представляетъ Исп. торг. код. § 476.

[3]) Герм. векс. уст. § 18; Англ. векс. законъ, § 17; Сканд. векс. уст. § 17; Итал. торг. код. § 261; Швейц. обяз. законъ § 736. Та же точка зрѣнія господствуетъ во Франціи, несмотря на нѣкоторую сомнительность законодательнаго текста, §§ 123 и 161 Франц. торгов. код. См. Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. IV, стр. 180.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 91.

Такимъ образомъ факультативный характеръ акцепта по русскому праву не подлежитъ сомнѣнію. По закону, векселедержатель можетъ, но не долженъ предъявить вексель къ принятію. Мнимое исключеніе изъ начала факультативности представляютъ векселя, писанные во столько-то отъ предъявленія, которые должны будто непремѣнно быть предъявлены къ акцепту до предъявленія къ платежу. Но въ дѣйствительности мы имѣемъ здѣсь дѣло не съ акцептомъ, а съ удостовѣреніемъ, что произошелъ тотъ фактъ, съ котораго должно начаться теченіе условленнаго срока. Правильность мнѣнія, что въ данномъ случаѣ нѣтъ акцепта, а имѣется только констатированіе начальнаго момента срока, обнаруживается изъ того, что въ такомъ предъявленіи нуждаются и простые векселя, которые вообще акцепта не допускаютъ. Сомнительнѣе вопросъ, не въ правѣ ли векселедатель 1) обязать векселедержателя предъявить вексель къ акцепту не позже такого-то времени или же, наоборотъ, 2) воспретить векселедержателю предъявить вексель къ акцепту. Возложеніе обязанности перваго рода, допускаемое нѣкоторыми законодательствами [1]), не предусмотрѣно нашимъ уставомъ, а потому, при строгости вексельнаго права, не можетъ быть допущено. Воспрещеніе же акцепта, извѣстное западноевропейскому праву [2]), стоитъ въ противорѣчіи съ предоставленнымъ векселедержателю по закону правомъ предъявленія, и потому также недопустимо, а внесенная такого рода оговорка должна быть разсматриваема какъ недѣйствительная [3]).

II. Условія предъявленія къ акцепту. Предъявленіе векселя къ акцепту возбуждаетъ рядъ вопросовъ относительно условій, при которыхъ долженъ состояться этотъ актъ, а именно кѣмъ, кому, когда и гдѣ должно быть сдѣлано предъявленіе.

Вексель можетъ быть предъявленъ къ акцепту не только самимъ векселедержателемъ, но вообще каждымъ на то уполномоченнымъ. Полномочіе выражается въ обладаніи документомъ. Этотъ взглядъ принятъ и нашимъ законодательствомъ, которое постановляетъ, что предъявить вексель

---

[1]) Герм. векс. уст. § 24; Швейц. обязат. законъ, § 743; Англ. векс. уставъ § 39; Сканд. векс. законъ, § 18.

[2]) Во Франціи—Thaller, *Traité élémentaire de droit commercial*, стр. 675 (non acceptable).

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 12.

къ принятію въ правѣ всякій, у кого вексель въ рукахъ [1]). Такъ, напр., векселедержатель поручаетъ банку заручиться акцептомъ. Весьма часто одинъ образецъ векселя посылается кому либо находящемуся въ мѣстѣ жительства плательщика, для того, чтобы тотъ представилъ его къ принятію, въ то время какъ второй образецъ идетъ въ обращеніе. Если протестантомъ можетъ быть каждый, то понятно стремленіе на Западѣ привлечь почту къ дѣлу предъявленія векселей къ акцепту. Въ объясненіе того обстоятельства, что предъявленіе векселя не требуетъ легитимаціи векселедержателя, слѣдуетъ указать, что плательщикъ, принимая вексель, обязывается не въ отношеніи предъявителя, а въ отношеніи того лица, которое къ сроку платежа будетъ въ состояніи легитимировать себя въ качествѣ правильнаго векселедержателя.

Вексель предъявляется самому плательщику, но возможно, съ равнымъ результатомъ, предъявленіе и представителю его. Если въ векселѣ было назначено нѣсколько плательщиковъ [2]), то предъявленіе можетъ быть сдѣлано любому, не считаясь съ порядкомъ ихъ на векселѣ.

Предъявленіе векселя къ акцепту можетъ быть произведено во всякое время [3]), начиная съ момента выдачи векселя и кончая моментомъ наступленія срока платежа. Однако начальный моментъ возможнаго предъявленія допускаетъ нѣкоторое ограниченіе. Именно при ярмарочныхъ векселяхъ предъявленіе къ акцепту допустимо не ранѣе открытія ярмарки. Конечно, акцептъ по добровольному соглашенію могъ быть сдѣланъ и до ярмарки, но такой предваренный акцептъ зависитъ всецѣло отъ доброй воли плательщика. Обязательно же считаться съ предъявленіемъ только съ открытія ярмарки, а слѣдовательно и послѣдствія непринятія могутъ наступить только съ этого момента. Съ другой стороны, нашъ законъ допускаетъ и расширеніе предѣльнаго момента предъявленія. Признавъ, что вексель можетъ быть предъявленъ къ принятію во всякое время до наступленія срока платежа [4]), законъ продусматриваетъ и возможность принятія векселя по наступленіи срока пла-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 91.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 87 п. 2.
[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 92 п. 2.
[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 92 п. 2.

тежа [1]). Такое послѣсрочное принятіе не должно бы имѣть мѣста при строгости вексельнаго права, но разъ оно допущено, спрашивается, какое послѣдствіе можетъ оно имѣть? Согласно нашему закону, акцептантъ, принявшій вексель по наступленіи срока платежа, отвѣтствуетъ такъ же, какъ если бы онъ принялъ вексель до наступленія срока. Очевидно, законъ предусматриваетъ случай принятія просроченнаго и неопротестованнаго векселя, и тогда слѣдуетъ признать, что акцептантъ можетъ быть отвѣтственнымъ только передъ векселедержателемъ, такъ какъ съ паденіемъ вексельной силы ни надписатели, ни самъ векселедатель не могутъ предъявлять къ нему требованій по векселю. Если же второй плательщикъ поставилъ свой акцептъ на векселѣ опротестованномъ послѣ срока платежа, вслѣдствіе отказа перваго плательщика, то, несмотря на всю несостоятельность такого положенія, приходится, слѣдуя нашему закону, признать отвѣтственность акцептанта въ вексельномъ порядкѣ даже предъ надписателями.

Послѣдній вопросъ, вытекающій изъ условій предъявленія векселя къ акцепту, это—гдѣ долженъ быть совершенъ актъ предъявленія?

Конечно, вексель можетъ быть предъявленъ гдѣ угодно, если только плательщикъ согласенъ произвести на немъ акцептъ. Но обязанъ онъ считаться съ предъявленіемъ только тогда, когда оно происходитъ въ мѣстѣ, указанномъ при означеніи на векселѣ плательщика. Если мѣсто это не указано, то предъявленіе производится по мѣсту платежа [2]). Значитъ, прежде всего векселя предъявляются по мѣсту жительства плательщика, означенному въ векселѣ, и домицилированные векселя не представляютъ въ этомъ отношеніи исключенія, такъ какъ данное въ нихъ особое мѣсто платежа не опредѣляетъ мѣста акцепта.

III. Основанія принятія. Если лицо, назначенное плательщикомъ, соглашается поставить на векселѣ свой акцептъ и тѣмъ принять на себя вексельное обязательство, то причина тому лежитъ внѣ вексельнаго отношенія, въ области гражданскихъ отношеній между нимъ и векселедателемъ. Основанія къ принятію векселя могутъ быть различныя.

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 98.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 92 п. 1.

1. Такимъ основаніемъ можетъ служить то обстоятельство, что въ рукахъ плательщика находятся суммы, принадлежащія векселедателю, или суммы, которыя плательщикъ долженъ векселедателю. Напр. у плательщика лежатъ деньги, вырученныя по комиссіи продажи, или на текущемъ счету, или плательщикъ обязанъ заплатить векселедателю за доставленные ему товары. Въ этомъ случаѣ говорятъ о покрытіи векселя [1]), трассированный при этомъ условіи вексель называется покрытымъ.

2. Возможно, что у плательщика въ моментъ принятія нѣтъ цѣнности, принадлежащей векселедателю. Плательщикъ, соглашаясь принять вексель, дѣйствуетъ на основаніи особаго соглашенія съ векселедателемъ, по которому онъ обязался оказывать послѣднему кредитъ, или же потому, что плательщикъ вѣритъ векселедателю, который долженъ освободить его отъ тяжести обязательства. Въ этомъ случаѣ плательщикъ обязывается безъ покрытія, — à découvert.

3. Вексель можетъ быть трассированъ за счетъ третьяго лица. Плательщикъ, принимая вексель, разсчитываетъ на покрытіе не векселедателя, а этого третьяго лица. Напр. вексель трассируется банкомъ за счетъ своего кліента, который пожелалъ остаться внѣ векселя.

Хотя отношеніе, лежащее въ основаніи принятія векселя, представляется гражданскимъ, внѣвексельнымъ, но слѣды его могутъ обнаружиться и въ самомъ векселѣ. Въ вексель можетъ быть включена оговорка о томъ, что платежъ долженъ быть произведенъ по увѣдомленію векселедателя [2]). Въ векселѣ могутъ быть сдѣланы указанія на то, за чей счетъ трассируется вексель. Но плательщикъ можетъ быть поставленъ въ извѣстность относительно покрытія и помимо векселя, въ особомъ увѣдомительномъ письмѣ (aviso). Это письмо, имѣющее немаловажное значеніе для опредѣленія взаимныхъ отношеній между участниками вексельнаго обязательства, разрѣшается однако не на основаніи векселя, не по вексельной силѣ, а общегражданскимъ порядкомъ.

IV. Форма принятія. До французскаго устава 1673 года допускался свободно акцептъ въ словесной формѣ. Ordonnance de commerce устранилъ эту форму акцепта,

---

[1]) Provision, Deckung.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 87 п. 3.

считая ее несоотвѣтствующею сущности векселя. Новѣйшія законодательства, признавая, что всѣ обстоятельства, имѣющія вліяніе на вексельное обязательство, должны найти себѣ мѣсто на векселѣ, еще менѣе склонны допускать акцептъ въ какой бы то ни было иной формѣ, кромѣ письменной.

Выраженіе согласія принять предъявленный вексель обнаруживается изъ словъ, написанныхъ плательщикомъ на векселѣ и выражающихъ его несомнѣнное намѣреніе платить по векселю, какъ, напр.: принятъ, акцептованъ [1]), заплачу и т. п., сопровождаемыхъ при томъ его подписью. Такова точка зрѣнія нашего закона [2]). Возможно однако отнестись иначе къ сдѣланной надписи, а именно признать за акцептъ всякое выраженіе, подписанное плательщикомъ, которое не можетъ быть принято за несомнѣнный отказъ. Таковъ взглядъ германскаго законодательства [3]). Напр. надпись: „Предъявлено, Петръ Долговъ“ по германскому праву слѣдуетъ признать за акцептъ, а по нашему—за отказъ. Но и наше законодательство признаетъ акцептомъ одну подпись плательщика [4]).

Принятъ, торговый домъ Крамъ и К°.
Александръ Крамъ.

Вексель на 600 р.

Москва, 1 Марта 1909.

По сему моему векселю заплатите 1-го Іюля 1909 года С.-Петербургскому купцу Ивану Петровичу Разумову шестьсотъ рублей.

Торговому дому Крамъ и К°.
С-Петербургъ.

Московскій купецъ
Сергѣй Андроновъ.

---

[1]) Acceptée, angenommen, accetto, accepted.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 94. Также рѣшается вопросъ въ Англ. векс. законѣ, § 17, Итал. торг. код. § 262, Сканд. векс. законѣ § 21.

[3]) Герм. векс. уст. § 21; Швейц. обяз. законъ, § 739 п. 2.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 94.

Гдѣ должна быть произведена надпись о принятіи? По характеру вексельнаго обязательства, она можетъ быть сдѣлана только на самомъ векселѣ. Акцептъ, выраженный внѣ векселя, въ особомъ актѣ, не можетъ имѣть вексельнаго значенія, онъ не способенъ остановить протеста, предупредить досрочнаго удовлетворенія. Законъ нашъ допускаетъ совершеніе акцепта какъ на самомъ векселѣ, такъ и на одномъ изъ образцовъ [1]), но не на копіи [2]).

> *L.100*
>
> *Manchester, March 1 1909.*
>
> *On 1 Juli 1909 pay John Robison, or order, the sum of hundred pounds sterling. Value received.*
>
> *To Mr James Smith.*
> *London.*
>
> *William Brooks.*
>
> **Accepted James Smith.**

Должна ли быть сдѣлана надпись о принятіи на лицевой сторонѣ или же возможна и на оборотѣ? Редакція статьи нашего закона способна возбудить нѣкоторое сомнѣніе, не долженъ ли быть совершенъ всякій акцептъ на лицевой сторонѣ. Но, вникая въ смыслъ законнаго постановленія, мы должны признать, что лицевая сторона обязательна для акцепта, состоящаго изъ одной подписи, такъ какъ на оборотѣ такая подпись легко могла бы быть смѣшана съ бланковымъ индоссаментомъ. Если же акцептъ дѣлается въ выраженіяхъ, не оставляющихъ сомнѣнія въ истинномъ значеніи надписи, то безразлично, будетъ ли произведенъ акцептъ на лицевой или на оборотной сторонѣ векселя.

Законодательства, въ томъ числѣ и наше, не требуютъ даты акцепта. Между тѣмъ только означеннымъ временемъ совершеннаго акцепта можно было бы опредѣлить наличность дѣеспособности акцептанта.

---

1) Уставъ о векселяхъ, ст. 116.
2) Уставъ о векселяхъ, ст. 122.

Необходимость яснаго заявленія о согласіи платить по предъявленному векселю не допускаетъ такого акцепта, который бы ограничивалъ силу принимаемаго на себя акцептантомъ обязательства какими нибудь условіями, способными оставить сомнѣніе относительно силы акцепта. Поэтому вексель долженъ быть принятъ безусловно или вовсе не принятъ. Условнымъ акцептомъ слѣдуетъ признать, напр., выраженія: „принятъ, если доставлены будутъ товары". Какъ отнестись къ условному акцепту? Слѣдуетъ ли признать его за отказъ въ акцептѣ или же признать за безусловный акцептъ? Первое воззрѣніе, раздѣляемое большинствомъ современныхъ законодательствъ [1]), необходимо считать болѣе правильнымъ, потому что принятіе векселя съ ограниченіями есть непринятіе его въ томъ видѣ, въ какомъ онъ предъявленъ. Это взглядъ и нашего законодательства, которое постановляетъ, что всякія уклоненія отъ содержанія векселя, допущенныя въ надписи объ акцептѣ, равносильны отказу въ принятіи [2]).

Отвергая условный и отклоняющійся акцептъ, законъ допускаетъ однако нѣкоторыя ограниченія. 1) Возможенъ частичный акцептъ. Плательщикъ можетъ принять вексель или въ полной суммѣ, или въ части ея [3]). 2) Не имѣя права измѣнять мѣсто платежа, плательщикъ можетъ однако указать то помѣщеніе, въ которомъ долженъ быть произведенъ платежъ, напр. указывается въ томъ же городѣ банкъ, куда слѣдуетъ обратиться за платежомъ. Въ сущности, ссылка на банкъ есть вмѣстѣ съ тѣмъ указаніе особаго плательщика, также допускаемое закономъ [4]).

V. Юридическія послѣдствія принятія. До акцепта плательщикъ является лицомъ совершенно постороннимъ вексельному обязательству, создавшемуся на почвѣ трассированнаго на него векселя. Пока онъ не поставилъ на векселѣ своего акцепта, онъ не отвѣчаетъ передъ тѣми, кто по этому векселю имѣетъ право требовать платежа.

---

[1]) Герм. векс. законъ, § 22 п. 2; Итал. торг. код. § 266 п. 2; Швейц. обяз. законъ, § 741 п. 2; Англ. векс. законъ, § 44 п. 1. Противоположнаго взгляда Сканд. векс. законъ, § 22.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 95.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 93.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 93.

Но произведенный въ установленной формѣ акцептъ сразу мѣняетъ положеніе вещей. Плательщикъ, отнынѣ акцептантъ, пріобщается къ существовавшему до него вексельному отношенію и при томъ такъ, что принятое имъ на себя обязательство является совершенно самостоятельнымъ. Акцептантъ обязанъ платить по векселю, потому что онъ обязался. Онъ не въ правѣ возражать, ссылаясь на отсутствіе основанія для акцепта, такъ какъ это относится къ мотивамъ сдѣлки и стоитъ внѣ векселя. Его обязательство есть новое обязательство, пріобщенное къ ряду обязательствъ, уже выраженныхъ въ векселѣ, въ силу выдачи и передачи его. Его обязательство есть новый выданный вексель и при томъ простой вексель, по которому онъ самъ и безусловно обязывается къ платежу.

Можно ли утверждать, что съ момента акцепта въ лицѣ акцептанта обнаруживается главный должникъ, что съ момента акцепта векселедатель, бывшій до того главнымъ должникомъ, уступаетъ главное мѣсто акцептанту, становясь самъ въ ряды гарантирующихъ исправность послѣдняго. Таковъ весьма распространенный взглядъ [1]). Но въ векселѣ всѣ равно главные должники, потому что каждое обязательство носитъ самостоятельный характеръ. Если трассантъ и надписатели отвѣчаютъ только по удостовѣренномъ неплатежѣ со стороны акцептанта, такъ это не потому, что они второстепенные должники, а потому, что они обязались подъ условіемъ неплатежа въ срокъ плательщикомъ. Недѣйствительность обязательства, принятаго на себя акцептантомъ, нисколько не подрываетъ силы обязательствъ, лежащихъ на векселедателѣ и надписателяхъ.

Съ момента акцепта новый вексельный должникъ считается обязаннымъ передъ каждымъ добросовѣстнымъ векселедержателемъ. Мало того, онъ является отвѣтственнымъ даже передъ векселедателемъ, трассировавшимъ на него вексель [2]).

Изъ самостоятельнаго характера акцепта вытекаетъ рядъ выводовъ:

1. Если акцептъ есть выдача новаго простого векселя,

---

[1]) Grünhut, *Wechselrecht*, т. II, стр. 13; Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. IV, стр. 201.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 96.

то акцептантъ долженъ удовлетворять требованіямъ вексельной дѣеспособности.

2. Если акцептъ есть самостоятельное обязательство, то онъ сохраняетъ силу, если бы даже по ошибкѣ акцептантъ принялъ тотъ же вексель въ двухъ образцахъ. Акцептантъ, учинившій акцептъ на нѣсколькихъ образцахъ одного и того же векселя, отвѣтствуетъ и по своимъ акцептамъ на образцахъ, не возвращенныхъ при платежѣ, развѣ бы доказалъ, что владѣлецъ принятаго образца получилъ акцептъ и на другомъ образцѣ или, при пріобрѣтеніи принятаго образца, зналъ объ ошибочномъ принятіи нѣсколькихъ образцовъ [1]).

3. Если акцептъ есть самостоятельное обязательство акцептанта, то сила его не зависитъ отъ того, что обнаружится недѣйствительность или даже подложность обязательства трассанта [2]).

Съ какого момента устанавливается обязательство акцептанта? Если стать на точку зрѣнія теоріи односторонняго созданія, то слѣдуетъ признать, что съ момента совершенія надписи или подписи акцептантъ связалъ себя безповоротно. Отсюда слѣдуетъ выводъ, что акцептантъ не въ правѣ зачеркнуть написанное даже до возвращенія векселя предъявителю. На этой точкѣ зрѣнія стоитъ германское законодательство [3]). Напр. акцептантъ, уже сдѣлавъ надпись, обнаруживаетъ, что онъ раньше акцептовалъ тотъ же вексель по другому образцу. Съ точки зрѣнія германскаго права, онъ уже не въ состояніи исправить свою ошибку, не можетъ зачеркнуть сдѣланную надпись. Иначе долженъ разсматриваться вопросъ съ точки зрѣнія договорной теоріи, по которой вексельное обязательство возникаетъ съ выдачею акта. До возвращенія векселя предъявителю плательщикъ въ правѣ взять свой акцептъ назадъ, просто зачеркнувъ его и выдавъ вексель въ такомъ видѣ. Эта точка зрѣнія наиболѣе принята въ законодательствахъ [4]). Таковъ же взглядъ и нашего законодательства, которое постановляетъ, что вексель, на которомъ надпись объ акцептѣ окажется зачеркнутою, считается непринятымъ [5]).

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 116.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 32.
[3]) Герм. векс. законъ, § 21 п. 4.
[4]) Итал. торг. код. § 265; Бельг. векс. законъ 1872, § 11 п. 3 и 4.
[5]) Уставъ о векселяхъ, ст. 95.

VI. Непринятіе векселя. Принятіе векселя укрѣпляетъ его кредитную силу и до срока платежа не возбуждаетъ уже никакихъ вопросовъ. Наоборотъ, непринятый вексель создаетъ рядъ затрудненій. Векселедержатель не увѣренъ, что въ срокъ платежа получитъ удовлетвореніе; къ учету непринятый вексель нечего, конечно, и предлагать. Трассантъ и индоссанты находятся подъ страхомъ обратнаго взысканія, если въ самомъ дѣлѣ въ срокъ платежъ не состоится.

Что̀ слѣдуетъ признавать за непринятіе векселя?

1. Отказъ въ принятіи, сдѣланный плательщикомъ по какимъ бы то ни было мотивамъ: потому ли, что недостаетъ покрытія, потому ли, что онъ не можетъ принять на себя отвѣтственность по векселю. Отказъ можетъ выразиться явно въ немедленномъ возвращеніи предъявленнаго векселя. Онъ можетъ выразиться молчаливо въ просрочкѣ отвѣта. Законъ даетъ плательщику 24 часа для обсужденія и необходимыхъ справокъ [1]). Если же по предъявленіи векселя не послѣдуетъ принятія въ 24 часа, то это равносильно отказу. Наконецъ, такимъ же отказомъ слѣдуетъ считать и всякую надпись на векселѣ, которая не можетъ быть признана за акцептъ. Такое значеніе будутъ имѣть не только ироническія надписи, въ родѣ „какъ бы не такъ“, „ха-ха!“, но и вообще не выражающія съ очевидностью намѣренія обязаться, напр. „видѣлъ“, „предъявленъ“.

2. Условное принятіе, не допускаемое нашимъ закономъ, слѣдуетъ признать за непринятіе векселя. Условному принятію соотвѣтствуетъ и принятіе съ измѣненіями, напр. въ срокѣ платежа.

3. Частичное принятіе тѣмъ самымъ представляетъ непринятіе въ остальной части вексельной суммы. Въ векселѣ производится раздвоеніе.

4. Невозможность отыскать плательщика въ указанномъ мѣстѣ жительства, которая внушаетъ сомнѣніе, имѣетъ ли векселедатель достаточное знакомство съ личностью того, на кого онъ трассировалъ вексель, не уклоняется ли плательщикъ отъ необходимости акцепта. Конечно, рѣчь идетъ не о случайномъ, временномъ отсутствіи плательщика, а о такомъ ненахожденіи, которое возбуждаетъ предположеніе, что въ срокъ платежа вексель некому будетъ предъявить.

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 97.

5. Смерть плательщика не исключаетъ возможности предъявить вексель къ принятію наслѣдникамъ, и обязательности принятія со стороны послѣднихъ, если таковые имѣются на лицо. Если же въ этотъ моментъ наслѣдниковъ еще нѣтъ, то смерть плательщика есть настоящее основаніе непринятія векселя.

6. Несостоятельность плательщика дѣлаетъ невозможнымъ принятіе векселя, и удостовѣреніе этого факта есть достаточное основаніе считать вексель непринятымъ, не предъявляя его лично несостоятельному должнику. Конечно, обязательства, принимаемыя лицомъ, объявленнымъ несостоятельнымъ, лишь относительно недѣйствительны съ точки зрѣнія нашей практики [1]). Но въ данномъ случаѣ это безразлично. Обязывать векселедержателя предъявлять вексель несостоятельному должнику и довольствоватся его акцептомъ, не имѣющимъ съ точки зрѣнія оборота никакой цѣны,—совершенно не соотвѣтствуетъ всему существу вексельнаго права.

VII. Послѣдствія непринятія. Съ момента, когда обнаруживается, что вексель не будетъ принятъ, положеніе векселедержателя становится такимъ необезпеченнымъ, что заставляетъ допустить мѣры, поддерживающія кредитъ. Эти мѣры могутъ быть двоякаго рода. Векселедержателю можетъ быть предоставлено право требовать отъ лицъ, отвѣтственныхъ по векселю, или обезпеченія будущаго платежа, или же немедленнаго, досрочнаго удовлетворенія.

А. Система обезпеченія принята большинствомъ законодательствъ [2]). Сущность ея заключается въ томъ, что съ момента удостовѣреннаго непринятія векселя, векселедержатель пріобрѣтаетъ право требовать отъ векселедателя или надписателей обезпеченія на случай, если въ срокъ платежа онъ не получитъ удовлетворенія. Это обезпеченіе можетъ состоять въ деньгахъ, цѣнныхъ бумагахъ или въ иныхъ цѣнностяхъ. Теоретическимъ обоснованіемъ системы обезпеченія служитъ то, что фактъ непринятія ослабляетъ довѣріе, оказанное первымъ пріобрѣтателемъ векселедателю и послѣдующими векселедержателями надписателямъ. Этимъ оправдывается требованіе обезпеченія. Но требованіе не

---

[1]) Рѣш. Гражд. Кас. Деп. 1896, № 19.

[2]) Герм. векс. уставъ § 25; Швейц. обяз. законъ, § 744; Итал. торг. код. § 314; Бельг. законъ 1872, §§ 9 и 10.

можетъ идти дальше, потому что переводный вексель есть обязательство подъ условіемъ неплатежа, каковое обязательство можетъ обнаружиться только въ срокъ платежа. До наступленія условія нельзя требовать отъ должника того, къ чему онъ обязался при наступленіи условія. Требовать отъ векселедателя или надписателей досрочнаго платежа—значитъ требовать отъ нихъ больше того, къ чему они обязались. Съ практической стороны въ пользу этой системы указываютъ на неожиданность требованій, подъ угрозою которыхъ всегда останутся при другой системѣ векселедатель и индоссанты, обязанные постоянно быть наготовѣ съ запасомъ кассы. Если еще самъ векселедатель знаетъ о внѣвексельной сторонѣ дѣла, объясняющей непринятіе, то надписатели совершенно чужды этому отношенію и могутъ пострадать безъ всякой вины съ своей стороны.

В. Система досрочнаго удовлетворенія принята въ Англіи, въ Сѣверной Америкѣ, а нынѣ и въ Россіи [1]). Сущность ея заключается въ томъ, что съ момента удостовѣреннаго непринятія векселя векселедержатель пріобрѣтаетъ право, не ожидая наступленія срока платежа по векселю, потребовать отъ отвѣтственныхъ по векселю лицъ удовлетворенія [2]). Теоретическое обоснованіе системы досрочнаго удовлетворенія видятъ въ томъ, что непринятіе векселя уничтожаетъ то довѣріе, которымъ обусловливалась готовность перваго пріобрѣтателя и послѣдующихъ векселедержателей ожидать платежа до назначеннаго срока. Векселедатель самъ виноватъ, что назначенной имъ же плательщикъ не оказался исправнымъ. Съ практической стороны указываютъ, что въ огромномъ большинствѣ случаевъ, по указанію опыта, непринятіе векселя есть вѣрный симптомъ неплатежа въ будущемъ, а законъ не долженъ исходить изъ явленій исключительныхъ. Система обезпеченія не удовлетворяетъ торговыхъ людей, потому что производитъ непроизводительное задержаніе цѣнностей. Если же обезпеченіе состоитъ въ денежной суммѣ, то отвѣтственному лицу все равно, заплатить ли сейчасъ съ учетомъ или представить всю сумму въ депозитъ. Возбуждаются безконечные споры о надежности представительнаго обезпеченія, когда оно дается не въ деньгахъ.

---

[1]) За нее высказался XIV съѣздъ германскихъ юристовъ.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 100.

C. Существуетъ еще смѣшанная система, предоставляющая на выборъ: обезпеченіе или досрочное удовлетвореніе. Но право выбора предоставляется или a) отвѣтственному лицу, какъ это принято во Франціи и Бельгіи [1]), или же b) векселедержателю, какъ это принято въ скандинавскомъ и испанскомъ правѣ [2]).

Требованіе обезпеченія, которое было признано нашимъ старымъ вексельнымъ уставомъ [3]), или требованіе досрочнаго удовлетворенія, признаваемое дѣйствующимъ законодательствомъ [4]), предполагаютъ удостовѣреніе факта непринятія въ порядкѣ протеста, который будетъ разсмотрѣнъ далѣе совмѣстно съ протестомъ въ неплатежѣ. Протестъ, какъ необходимое условіе осуществленія правъ, предоставляемыхъ векселедержателю въ случаѣ непринятія, требуется всѣми законодательствами. Исключеніе составляетъ Англія, вексельный уставъ которой предписываетъ протестъ только въ отношеніи международныхъ векселей (foreign bills), а для внутреннихъ векселей признаетъ протестъ излишнимъ [5]).

Право протеста слѣдовало бы признать за презентантомъ вообще, т. е. за лицомъ, въ чьихъ рукахъ вексель [6]). Но нашъ законъ признаетъ право протеста за векселедержателемъ [7]) и тѣмъ самымъ требуетъ отъ лица протестующаго легитимаціи векселедержателя. Само собою разумѣется, что осуществленіе права досрочнаго удовлетворенія можетъ принадлежать только правильному векселедержателю.

Допуская досрочное удовлетвореніе помимо воли должника, законъ не могъ допустить обогащенія кредитора, которое получилось бы, если бы векселедержатель получилъ до срока всю сумму сполна. Поэтому законъ устанавливаетъ право учета. Лицо, производящее досрочный платежъ, въ правѣ вычесть изъ уплачиваемой имъ суммы 6% годовыхъ за время, не истекшее до наступленія срока платежа [8]).

---

[1]) Франц. торг. код. § 120; Бельг. законъ 1872, § 10.

[2]) Сканд. векс. уставъ § 25; Исп. торг. код. § 481. Также Финл. векс. уставъ.

[3]) Уставъ о векселяхъ 1893, ст. 55 п. 2.

[4]) Уставъ о векселяхъ 1903, ст. 100.

[5]) Англ. векс. законъ, § 51 п. 1.

[6]) Уставъ о векселяхъ, ст. 91.

[7]) Уставъ о векселяхъ, ст. 97.

[8]) Уставъ о векселяхъ, ст. 100 п. 2.

Если, совершивъ протестъ въ непринятіи, векселедержатель, послѣ новыхъ переговоровъ съ плательщикомъ, допуститъ послѣдняго къ акцепту, то тѣмъ самымъ теряетъ право на досрочное удовлетвореніе у насъ [1]), на обезпеченіе въ другихъ странахъ.

VIII. Несостоятельность акцептанта. Возможно, что послѣ принятія векселя акцептантъ окажется въ такомъ имущественномъ положеніи, которое способно подорвать то довѣріе, какое создалось вслѣдствіе предшествующаго акцепта. Это обнаруженіе платежной неспособности чаще всего происходитъ вслѣдствіе судебнаго объявленія акцептанта несостоятельнымъ, или вслѣдствіе факта прекращенія платежей, или же вслѣдствіе недостатка имущества при обращеніи взысканія въ общемъ исполнительномъ порядкѣ. Въ силу такихъ обстоятельствъ акцептованный вексель можетъ оказаться неблагонадежнымъ.

Такая неблагонадежность, наступающая въ промежутокъ между принятіемъ и срокомъ платежа, служитъ, по всѣмъ почти законодательствамъ [2]), поводомъ къ созданію правъ, подобныхъ тѣмъ, которыя вытекаютъ изъ непринятія векселя, т. е. даетъ право требовать или обезпеченія или досрочнаго удовлетворенія. Для осуществленія этого права необходимы слѣдующія условія: a) фактъ наступившей платежной неспособности, b) акцептанта, но не индоссантовъ или трассанта, c) удостовѣренной протестомъ.

Это право требовать обезпеченія или досрочнаго удовлетворенія (въ Англіи) переносится съ акцептанта и на векселедателя въ простомъ векселѣ, положеніе которыхъ въ сущности одинаково.

Наше русское законодательство не допускаетъ иного протеста, какъ протесты въ непринятіи переводнаго и въ неплатежѣ переводнаго и простого векселей [3]). Ни протестъ, ни досрочное удовлетвореніе по случаю послѣдующей платежной неспособности акцептанта въ переводномъ, векселедателя въ простомъ векселѣ у насъ не существуетъ.

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 100 п. 3.

[2]) Герм. векс. уставъ § 29; Англ. векс. уставъ § 51; Франц. торг. код. § 163; Итал. торг. код. § 315.

[3]) См. еще случай—Уставъ о векселяхъ, ст. 38 п. 2.

§ 145. Платежъ по векселю.

Литература. Grünhut, *Wechselrecht*, т. II, стр. 226—311; Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. IV, стр. 246—273.

I. Наступленіе срока платежа. Вексель можетъ и долженъ быть предъявленъ къ платежу точно въ установленный срокъ [1]). Векселедержатель можетъ потребовать платежа не ранѣе наступленія срока, потому что векселедатель и акцептантъ, зная важныя послѣдствія неплатежа, должны имѣть время приготовиться къ предъявленію требованія. Векселедержатель долженъ потребовать платежа именно въ срокъ, несмотря ни на какія обстоятельства, способныя въ другихъ случаяхъ извинить кредитора, потому что опоздалое требованіе, просрочка влечетъ за собою, въ интересѣ всѣхъ связанныхъ вексельнымъ обязательствомъ, потерю вексельной силы. Невозможно заставить акцептанта и вообще всѣхъ лицъ, отвѣтственныхъ въ вексельномъ порядкѣ, оставаться долгое время подъ постояннымъ опасеніемъ взысканія, обязывать ихъ держать наготовѣ значительныя суммы, что въ торговомъ оборотѣ можетъ повлечь стѣсненіе въ пользованіи капиталами.

Отсюда обнаруживается, какъ важно въ точности знать моментъ, когда наступаетъ срокъ платежа. Очевидно, опредѣленіе этого момента стоитъ въ зависимости отъ того способа, который былъ избранъ при назначеніи срока платежа во время составленія векселя.

1. Если вексель выданъ со срокомъ, назначеннымъ на опредѣленный день, то срокъ платежа наступаетъ въ этотъ именно день [2]). Весь этотъ день въ распоряженіи векселедержателя, который въ правѣ предъявить требованіе во всякій моментъ этого дня. Для векселедателя въ простомъ, для акцептанта въ переводномъ векселѣ этотъ день ничего не даетъ, потому что какъ только обнаружилось уклоненіе отъ платежа, такъ немедленно же наступаетъ просрочка и слѣдуетъ протестъ [3]). Такою системою наше законодательство

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 36.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 37 п. 1.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 49. Также въ Германіи (§ 41), Италіи (§ 296).

отличается отъ тѣхъ законодательствъ, по которымъ вексельный должникъ можетъ платить въ теченіе всего срочнаго дня, такъ что просрочка и протестъ слѣдуютъ лишь на другой день [1]).

2. Срокъ платежа, назначенный отъ составленія во столько то времени, т. наз. a dato, считается наступившимъ: a) при опредѣленіи времени днями—въ послѣдній изъ сихъ дней, при чемъ день составленія векселя въ счетъ не полагается; напр. срокъ назначенъ „черезъ 40 дней отъ сего“ и датированъ 3 января 1909 года—срокъ наступаетъ 12 февраля. b) При опредѣленіи времени недѣлями срокъ платежа считается наступившимъ въ тотъ день, который по названію соотвѣтствуетъ дню написанія векселя, напр. срокъ назначенъ „черезъ четыре недѣли отъ сего“ и вексель датированъ 3 января 1909 года,—такъ какъ этотъ день приходится въ субботу, то и срокъ платежа наступаетъ въ субботу же 31 января. c) При опредѣленіи времени мѣсяцами, срокъ платежа считается наступившимъ въ тотъ день срочнаго мѣсяца, который по числу соотвѣтствуетъ дню составленія векселя, напр. срокъ назначенъ „черезъ три мѣсяца отъ сего“ и вексель датированъ 3 января,—срокъ платежа наступаетъ 3 апрѣля; за неимѣніемъ же такого числа въ срочномъ мѣсяцѣ—въ послѣдній день этого мѣсяца, напр. срокъ назначенъ „черезъ три мѣсяца отъ сего“ и вексель датированъ 31 января 1909 года — срокъ наступаетъ 30 апрѣля; но если такой же вексель выданъ 28 февраля 1909 года, то срокъ наступаетъ 28 мая. Наконецъ, d) при опредѣленіи срока мѣсяцемъ съ однимъ или нѣсколькими днями, срокъ платежа считается наступившимъ въ послѣдній изъ этихъ дней, напр. срокъ назначенъ „черезъ два мѣсяца и два дня“ и вексель датированъ 3 января 1909 года,—срокъ признается 5 марта. Конечно, и здѣсь просрочка наступаетъ въ день платежа, который течетъ въ пользу кредитора, а не должника.

3. Если вексель составленъ съ платежемъ по предъявленію, то срокъ платежа наступаетъ въ день предъявленія векселя къ платежу [2]). Въ этомъ отношеніи новый вексель-

---

[1]) Франц. торг. код. §§ 157, 161, 162; Бельг. законъ 1872 §§ 52, 53; Исп. торг. код. §§ 488, 504 п. 1. Таковъ же былъ взглядъ стараго вексельнаго устава у насъ, ст. 65.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 37 п. 3.

ный уставъ отступилъ отъ стараго, который, охраняя вексельнаго должника отъ неожиданнаго предъявленія векселя, быть можетъ, въ самый критическій для его кассы моментъ дня, давалъ ему сутки для приготовленія къ платежу и признавалъ срокъ наступившимъ лишь черезъ 24 часа по предъявленіи [1]). Новый уставъ отступилъ отъ благоразумнаго правила, слѣдуя примѣру западныхъ законодательствъ [2]). Осторожный векселедатель можетъ оградить себя назначеніемъ срока не по предъявленію, а въ сутки по предъявленіи.

Положеніе вексельнаго должника тѣмъ тяжелѣе, что векселедержатель можетъ держать его подъ ударомъ въ теченіе долгаго времени, пока вексель не потеряетъ своей силы за давностью. Облегченіе положенія должника возможно со стороны договора, а за его молчаніемъ—со стороны закона.

a. Самъ векселедатель могъ назначить въ текстѣ векселя особый срокъ, до истеченія котораго вексель долженъ быть предъявленъ къ платежу [3]), и тогда срокъ платежа признается наступившимъ въ день предъявленія, если оно произошло въ предѣлахъ особаго срока или же, если предъявленія не послѣдовало, то въ послѣдній день этого особаго срока [4]). Наприм. вексель выданъ съ платежемъ по предъявленіи, „не позднѣе шести недѣль отъ сего", и датированъ 3 января 1909 года. Вексель можетъ быть предъявленъ въ любой моментъ до 14 февраля, а если векселедержатель не предъявилъ до этого дня, то 14 февраля наступаетъ срокъ платежа по этому векселю, а 15 февраля, если въ теченіе дня предъявленія не послѣдовало, наступаетъ просрочка.

b. Когда предъявленіе не поставлено въ границы особаго срока, то самъ законъ ставитъ предѣлы усмотрѣнію векселедержателя. Если вексель, назначенный по предъявленію, въ теченіе 12 мѣсяцевъ со дня его составленія не былъ предъявленъ къ платежу, то срокъ платежа наступаетъ въ соотвѣтствующее дню составленія векселя число двѣнадцатаго мѣсяца, а при неимѣніи таковогo въ немъ числа—въ послѣдній день этого мѣсяца [5]). Напр., если по векселю, писанному со

---

[1]) Уставъ о векселяхъ 1893, ст. 57.

[2]) Франц. торг. код. § 130; Герм. векс. уставъ § 31; Итал. торг. код. § 283; Швейц. обяз. законъ, § 750; Исп. торг. код. § 452 п. 1.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 6.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 38 п. 1.

[5]) Уставъ о векселяхъ, ст. 37 п. 1. Въ другихъ законодательствахъ

срокомъ по предъявленію и датированному 3 января 1909 года, предъявленіе не состоялось до 2 января 1910 года, то срокъ платежа признается наступившимъ 3 января 1910 г., и если въ теченіе дня предъявленія не послѣдовало, то 4 января слѣдуетъ просрочка.

4. Срокъ платежа, назначенный по предъявленіи во столько-то времени, т. наз. a viso, наступаетъ въ день, опредѣляемый по правиламъ, которыя даны для векселей a dato, при чемъ въ основаніе расчета, вмѣсто дня составленія векселя, принимается день предъявленія [1]). Этотъ срокъ обязательнаго предъявленія можетъ быть опредѣленъ днями, недѣлями, мѣсяцами. День предъявленія векселя удостовѣряется особою о томъ отмѣткою въ векселѣ за подписью векселедателя или плательщика. Если такой отмѣтки нельзя было получить, то долженъ быть учиненъ протестъ, и въ такомъ случаѣ день протеста признается днемъ предъявленія векселя [2]).

Въ этомъ видѣ векселя для должника нѣтъ неожиданности въ требованіи платежа,—онъ предупрежденъ предъявленіемъ. Но и здѣсь существуетъ опасность, что векселедержатель можетъ грозить ему въ теченіе всего давностнаго срока. Поэтому и здѣсь возможно устанавливать по договору ограниченіе усмотрѣнія векселедержателя.

Для векселей, писанныхъ срокомъ по предъявленіи во столько-то времени, допускается назначеніе въ текстѣ векселя особаго срока, до истеченія котораго вексель долженъ быть предъявленъ для отмѣтки дня предъявленія [3]). Если вексель не былъ предъявленъ для отмѣтки или для протеста, то для исчисленія срока платежа принимается въ расчетъ послѣдній день назначеннаго для предъявленія векселя особаго срока [4]). Напр. вексель написанъ: „черезъ недѣлю по предъявленіи въ теченіе трехъ мѣсяцевъ“ и датированъ 3 января 1909 года. До 2 апрѣля вексель можетъ быть предъявленъ въ любой день; если однако предъявленіе

этотъ законный срокъ весьма различенъ: въ Испаніи—40 дней (§ 470) во Франціи 6 мѣсяцевъ (§ 160), въ Италіи (§ 261) и Швейцаріи (§ 750)—одинъ годъ, и въ Германіи (§ 31)—два года.

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 38 п. 4.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 38 п. 2.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 6.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 38 п. 2.

не состоялось до этого времени, то назначенная недѣля исчисляется съ 3 апрѣля и срокъ платежа признается наступившимъ въ пятницу 10 апрѣля.

5. Если вексель выданъ съ ярмарочнымъ срокомъ, то срокъ платежа по нему, согласно историческимъ традиціямъ, наступаетъ наканунѣ дня, опредѣленнаго для окончанія ярмарки, или въ самый день ярмарки, если она продолжается только одинъ день [1]). При этомъ имѣется въ виду лишь офиціально установленное время ярмарки, а не фактическое ея продолженіе. Напр. Макарьевская ярмарка продолжается до 1 сентября, но офиціально она закрывается 25 августа.

6. Срокъ платежа по ярмарочному векселю, писанному по предъявленію, наступаетъ въ день предъявленія векселя къ платежу, лишь бы предъявленіе состоялось въ предѣлахъ офиціальнаго открытія и закрытія ярмарки, если она не заканчивается однимъ днемъ [2]).

II. Отсрочка платежа. Вычисленный, согласно вышеуказаннымъ правиламъ, моментъ платежа можетъ быть однако отсроченъ. Это послѣдствіе можетъ наступить по волѣ кредитора, но и помимо его воли.

1. Добровольная отсрочка платежа наступаетъ по соглашенію, состоявшемуся между векселедержателемъ съ одной стороны и векселедателемъ въ простомъ векселѣ, или акцептантомъ въ переводномъ, съ другой. Эта готовность дать льготу вексельному должнику можетъ выразиться двоякимъ образомъ: въ перепискѣ векселя и въ отсрочкѣ платежа по векселю. Въ первомъ случаѣ прежній вексель замѣняется новымъ, во второмъ случаѣ въ прежнемъ векселѣ срокъ платежа замѣняется новымъ, который устанавливается отмѣткою на самомъ векселѣ, или особымъ актомъ, или же, наконецъ, словесно. Объ отсрочкѣ можно говорить только во второмъ случаѣ, потому что переписка векселя есть чистая новація,—старое обязательство уничтожается и замѣняется совершенно новымъ. Сила отсрочки распространяется только на тѣхъ, кто участвовалъ въ соглашеніи. Поэтому, если прошелъ первоначальный срокъ и векселедержатель, оставаясь вѣрнымъ

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 37 п. 5. Также Герм. векс. уставъ § 32; Итал. торг. код. § 285 п. 2; Швейц. обяз. законъ § 749 п. 3.

[2]) Уставъ о векселяхъ, § 37 п. 6.

данной имъ отсрочкѣ, не предъявляетъ векселя къ платежу, онъ освобождаетъ всѣхъ надписателей, а въ переводномъ и векселедателя. Поэтому же, если, вопреки соглашенію, векселедержатель передаетъ вексель другому лицу, то этотъ послѣдній въ правѣ не считаться съ отмѣткою объ отсрочкѣ, которая противъ него не имѣетъ той силы, какую она имѣла противъ его предшественника.

2. Законная отсрочка платежа по векселю наступаетъ въ нѣскольких случаяхъ.

а. Такая отсрочка въ силу закона наступаетъ тамъ, гдѣ законодательства остаются вѣрны исторической традиціи и допускаютъ въ пользу обязаннаго платежомъ по векселю такъ называемые *граціонные дни* или дни обожданія. Въ настоящее время почти всѣ законодательства отказались отъ этой отсрочки. Только англійское право сохранило ихъ въ своемъ вексельномъ уставѣ подъ именемъ days of grace, допуская ихъ въ отношеніи всѣхъ векселей, кромѣ писанныхъ по предъявленію, въ размѣрѣ 3 дней [1]). Признавались дни обожданія и по старому русскому законодательству въ размѣрѣ 3 и 10 дней, смотря по срокамъ, въ векселяхъ назначенныхъ [2]). Новый вексельный уставъ отвергъ граціонные дни въ пользу должника, и совершенно основательно. Этотъ видъ законной отсрочки порождаетъ только затрудненія при исчисленіи сроковъ. Пользы даже для самого должника она не оказываетъ никакой, такъ какъ дни обожданія предусматриваются уже при составленіи векселя, и срокъ платежа назначается съ такимъ расчетомъ, чтобы желаемый день полученія вексельной суммы совпалъ съ послѣднимъ днемъ обожданія.

Взамѣнъ граціонныхъ дней въ пользу должника новый вексельный уставъ ввелъ граціонные дни въ пользу кредитора, предоставляя ему предъявлять вексель къ платежу въ день наступленія срока или въ одинъ изъ двухъ ближайшихъ затѣмъ непраздничныхъ дней [3]). Если, напр., срокъ платежа наступаетъ въ четвергъ, то векселедержателю предоставляется предъявить вексель въ четвергъ или въ пят-

---

[1]) Англ. векс. законъ § 14.

[2]) Уставъ о векселяхъ 1893, ст. 66.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 41. Мотивы къ закону совершенно не соотвѣтствуютъ тексту закона.

ницу или въ субботу, — до истеченія субботы просрочки со стороны кредитора нѣтъ. Если срокъ платежа наступаетъ въ пятницу, то векселедержатель въ правѣ предъявить вексель или въ пятницу или въ субботу,—воскресеніе для него пропадаетъ: это уже день просрочки.

b. Законная отсрочка можетъ наступить въ томъ случаѣ, когда срокъ платежа приходится на *праздничные дни*. Законодательства при такомъ совпаденіи переносятъ право требовать платежа съ праздничнаго дня на ближайшій будничный день [1]). Но не всѣ законодательства разрѣшаютъ такъ вопросъ, возникающій вслѣдствіе совпаденія. До недавняго времени французское законодательство давало въ этомъ случаѣ векселедержателю право требовать платежа наканунѣ срочнаго дня, т. е. не отсрочивало, а ускоряло время платежа. Законъ 28 марта 1904 года перенесъ право требовать платежъ на слѣдующій будничный день. Въ этомъ направленіи французское законодательство пошло еще дальше. Закономъ 23 декабря 1904 года постановлено, что, если большіе праздники совпадаютъ съ воскресеніемъ, то срокъ платежа, приходящійся на понедѣльникъ, переносится на вторникъ. Это постановленіе вызвано тѣмъ, что въ торговой практикѣ въ такихъ случаяхъ совпаденія конторы не открываются въ понедѣльникъ, чтобы не лишить служащихъ праздника. Приспособляясь къ тому же торговому обычаю, склонному, въ случаѣ, когда большой праздникъ отдѣленъ лишь однимъ днемъ отъ воскресенія, закрывать конторы на всѣ три дня, законъ 13 іюля 1905 года постановилъ, что удовлетвореніе по векселю не можетъ быть потребовано 2 января (послѣ новаго года), 15 іюля (послѣ дня взятія Бастиліи), 24 декабря (наканунѣ Рождества), если эти дни приходятся въ субботу. Нѣкоторыя законодательства остались до сихъ поръ на прежней французской точкѣ зрѣнія [2]).

По старому вексельному уставу случай совпаденія срочнаго дня съ праздничнымъ разрѣшался въ смыслѣ перенесенія срока платежа на ближайшій будничный день: если же случалось нѣсколько праздничныхъ дней сряду, то платежъ отлагался только на первый праздничный день [3]). Но-

---

[1]) Герм. векс. уставъ § 92; Итал. торг. код. § 288; Швейц. обяз. законъ § 819; Сканд. векс. уставъ § 91.

[2]) Бельг. законъ 1872 § 25; Исп. торг. код. § 455 п. 2.

[3]) Уставъ о векселяхъ 1893, ст. 63.

вый вексельный уставъ умалчиваетъ по поводу совпаденія срочнаго дня съ праздничнымъ, полагая, что векселедержатель, имѣя въ своемъ распоряженіи три дня, можетъ свободно избѣгнуть неудобства совпаденія.

c. Законодатель, въ виду чрезвычайныхъ событій, нарушающихъ правильный ходъ торговыхъ отношеній, напр. войны, землетрясенія, народныхъ волненій, дѣлаетъ спеціальнымъ закономъ общую отсрочку по векселямъ и инымъ долговымъ обязательствамъ. Такіе акты давно извѣстны подъ именемъ *мораторіи.* Необходимость такихъ актовъ была вызвана у насъ событіями осени 1905 года. Высочайшимъ указомъ 20 октября 1905 года [1]) на имя министра финансовъ предоставлено было право отлагать протесты векселей впредь до возстановленія правильнаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ: „Въ виду временнаго прекращенія желѣзнодорожнаго и почтоваго сообщеній въ различныхъ мѣстахъ Имперіи и проистекающей по сему невозможности совершить протесты векселей въ опредѣленные уставомъ о векселяхъ сроки, повелѣно: протесты векселей, сроки коимъ наступили послѣ 7 октября сего 1905 года, совершать и по истеченіи срока, установленнаго въ законѣ, при чемъ протестованные на семъ основаніи векселя сохраняютъ силу вексельнаго права какъ въ отношеніи векселедателей, акцептанта и надписателей, такъ и всѣхъ отвѣтственныхъ по векселю лицъ“. Тѣмъ же указомъ министру финансовъ предложено донести своевременно Сенату о срокѣ, съ котораго представится возможнымъ прекратить дѣйствіе установленныхъ указомъ отступленій отъ общаго порядка протеста векселей. Высочайшимъ указомъ 5 ноября 1905 года дѣйствіе этихъ исключительныхъ правилъ было распространено на губерніи Привислянскія [2]).

III. Предъявленіе векселя. Съ точки зрѣнія законодательствъ, которыя признаютъ, что денежныя обязательства должны быть исполняемы самимъ должникомъ въ установленный срокъ въ мѣстѣ жительства кредитора, не ожидая требованія со стороны послѣдняго, — вексель представляетъ исключительное явленіе. Въ этомъ обязательствѣ, напротивъ, вексельный должникъ вынужденъ выжидать по-

---

[1]) Собр. узак. и расп. прав. 1905, № 200, ст. 1678.
[2]) Собр. узак. и расп. прав. 1905, № 209, ст. 1785.

явленія кредитора, и не въ состояніи исполнить свою обязанность, пока ему не будетъ предъявлено требованіе со стороны правильнаго векселедержателя. По нашему законодательству, съ наступленіемъ срока вексель предъявляется къ платежу векселедателю въ простомъ векселѣ, плательщику—въ переводномъ [1]).

Отъ необходимости предъявить вексель въ день платежа не освобождаютъ никакія обстоятельства.

a. Если переводный вексель былъ уже предъявленъ къ акцепту и принятіе не состоялось, но векселедержатель не совершилъ протеста, или же, совершивъ протестъ, не воспользовался своимъ правомъ досрочнаго удовлетворенія, теперь, въ наступившій срокъ платежа, векселедержатель не освобождается отъ предъявленія ссылкою на непринятіе. Тогда, въ моментъ предъявленія къ акцепту, плательщикъ не имѣлъ основанія принять вексель, но въ настоящее время обстоятельства измѣнились, и плательщикъ готовъ платить. Если векселедержатель не предъявитъ непринятый вексель, то можетъ потомъ встрѣтить отъ векселедержателя возраженіе, что „плательщикъ къ сроку платежа имѣлъ въ своемъ распоряженіи имущество его на вексельную сумму или былъ ему долженъ не менѣе этой суммы“ [2]). Такое возраженіе способно освободить векселедателя отъ отвѣтственности передъ векселедержателемъ.

b. Въ случаѣ смерти векселедателя въ простомъ и акцептанта въ переводномъ векселедержатель долженъ предъявить вексель наслѣдникамъ, если таковые имѣются на лицо. За отсутствіемъ послѣднихъ протестъ можетъ быть произведенъ въ виду невозможности получить платежъ.

c. Не освобождаетъ отъ необходимости предъявить вексель къ платежу и несостоятельность векселедателя въ простомъ, акцептанта въ переводномъ векселѣ. Конечно, предъявленіе векселя лично несостоятельному должнику совершенно безполезно. Но вексель въ день наступленія срока долженъ быть предъявленъ конкурсному правленію [3]), если только онъ не былъ представленъ туда до срока платежа [4]).

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 40 и 100 п. 1.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 99 п. 2.

[3]) Уставъ судопроизводства торговаго, ст. 416 и 442.

[4]) Уставъ судопроизводства торговаго, ст. 412.

Совершенно очевидно, что въ вексельномъ обязательствѣ просрочка со стороны кредитора (mora accipiendi) наступаетъ въ силу пропуска срока платежа, тогда какъ просрочка со стороны должника предполагаетъ два условія: 1) наступленіе срока платежа и 2) предъявленіе векселя. Вексель можетъ быть опротестованъ, если въ день срока платежа векселедержатель, предъявившій требованіе, не получилъ немедленно удовлетворенія. Вексель теряетъ вексельную силу, если до истеченія срочнаго дня векселедержатель не предъявилъ требованія.

Требованіе векселедержателя признается заявленнымъ только въ томъ случаѣ, когда оно сопровождалось представленіемъ документа.

Мѣсто, гдѣ вексель долженъ быть предъявленъ къ платежу, опредѣляется указаннымъ въ векселѣ мѣстѣ платежа [1]), а за отсутствіемъ такого указанія въ простомъ (но не переводомъ) векселѣ—мѣстомъ составленія его [2]). Вексель слѣдуетъ предъявить въ конторѣ или иномъ торговомъ помѣщеніи, гдѣ производятся обыкновенно платежи — не въ складѣ же! За отсутствіемъ у вексельнаго должника торговыхъ помѣщеній, вексель предъявляется въ его квартирѣ, если только въ векселѣ не указано для платежа особое помѣщеніе, напр. банкъ.

IV. Легитимація векселедержателя. Вексельный должникъ можетъ и долженъ платить по векселю только тогда, когда предъявленіе векселя производится правильнымъ векселедержателемъ. Предъявляющій вексель къ платежу обязанъ доказать, что онъ правильный векселедержатель.

Легитимація векселедержателя производится, по мнѣнію составителей нашего закона, двоякимъ путемъ: векселедержатель доказываетъ, что онъ собственникъ векселя или что онъ кредиторъ по векселю. Законъ нашъ смотритъ на вексель, какъ на объектъ вещнаго права, и говоритъ о правѣ собственности на вексель [3]), о владѣніи векселемъ [4]). „Векселедержателемъ считается владѣлецъ векселя“. Но въ дѣй-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 44.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 7.
[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 17.
[4]) Уставъ о векселяхъ, стт. 16, 23, 80.

ствительности легитимація векселедержателя, по самому закону, основывается не на вещномъ правѣ, а на правѣ требованія. Правильный векселедержатель не тотъ, кто докажетъ свое право собственности на вексель, какъ документъ, а тотъ, кто докажетъ свое право требованія по векселю изъ самаго векселя. Исключительный случай, когда дѣйствительно легитимація производится на основаніи вещнаго права,—это при обращеніи векселя съ бланковою надписью, и то потому, что на этотъ разъ вексель превращается въ бумагу на предъявителя.

Правильнымъ векселедержателемъ признается тотъ, кто значится въ векселѣ 1) первымъ пріобрѣтателемъ или 2) послѣдующимъ пріобрѣтателемъ по непрерывному ряду надписателей [1]). Непрерывность выражается въ томъ, что рядъ начинается надписью перваго пріобрѣтателя и кончается именною или бланковою надписью, при чемъ надпись каждаго надписателя слѣдуетъ непосредственно за именною надписью, въ которой онъ значится пріобрѣтателемъ, или за бланковою надписью. Какъ только обнаруживается перерывъ, предъявитель векселя не можетъ быть признанъ правильнымъ векселедержателемъ. Таковымъ долженъ считаться только тотъ, на комъ остановился правильный рядъ,—всѣ остальные подлежатъ устраненію.

Мы видѣли существенное различіе между предъявленіемъ векселя къ акцепту и предъявленіемъ его къ платежу. Въ первомъ случаѣ предъявить вексель можетъ каждый, у кого вексель въ рукахъ, во второмъ предъявить вексель можетъ только правильный векселедержатель.

Убѣдившись въ неправильности ряда надписей, по которымъ вексель дошелъ до предъявляющаго векселедержателя, должникъ долженъ еще убѣдиться, что предъявитель векселя есть именно то лицо, имя котораго указано въ послѣдней надписи, если только рядъ не кончается бланковой надписью. Это удостовѣреніе производится при помощи паспорта, другихъ лицъ, знающихъ векселедержателя и знакомыхъ должнику. Удостовѣреніе представляется излишнимъ, если векселедержатель лично извѣстенъ должнику.

Отсюда видно, что провѣрка со стороны вексельнаго должника имѣетъ чисто формальный характеръ. Для него

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 23.

достаточно убѣдиться 1) въ непрерывности ряда преемниковъ и 2) въ личности предъявителя. Его не касается матеріальная сторона перехода правъ по векселю. Ему нѣтъ дѣла до того, дѣйствительно ли надписи, имѣющіяся на векселѣ, принадлежатъ рукѣ тѣхъ лицъ, чьи имена значатся въ надписяхъ. Законъ прямо заявляетъ, что „отвѣтственное по векселю лицо не въ правѣ провѣрять подлинность надписей“ [1]). И это вполнѣ логично при взглядѣ на индоссаментъ, какъ на самостоятельное вексельное обязательство. Съ этой точки зрѣнія совершенно послѣдовательно указанное правило, которое находится въ полной гармоніи съ тѣмъ, что самъ „векселедержатель не обязанъ удостовѣряться въ подлинности предшествующихъ надписей“ [2]). Однако запрещеніе провѣрять подлинность надписей не лишаетъ должника права возбудить сомнѣніе въ подлинности надписи,—только онъ самъ долженъ доказать, что эта надпись не подлинна. Это не только его право, это даже его обязанность, и ему можетъ быть поставлено въ упрекъ, если онъ, зная почеркъ мнимаго надписателя и получивъ вексель съ явно поддѣланною надписью, тѣмъ не менѣе заплатилъ.

Легитимація векселедержателя можетъ быть удостовѣряема внѣвексельнымъ порядкомъ, напр. при наслѣдованіи.

V. Возраженія. Правильному векселедержателю вексельный должникъ обязанъ произвести удовлетвореніе, не разсчитывая найти основанія для отказа въ предшествующихъ отношеніяхъ къ надписателямъ. Интересы оборотоспособности векселя заставляютъ по возможности устранять возраженія, которыми могъ бы пользоваться должникъ, уклоняясь отъ платежа. Чѣмъ болѣе выяснялась особенность вексельнаго отношенія, чѣмъ дальше сознавалось все отличіе между индоссаментомъ и цессіей, тѣмъ сильнѣе обнаруживалась въ законодательствахъ наклонность ограничить возраженія, которыя вексельный должникъ могъ бы противопоставить заявленному требованію платежа.

Наше дѣйствующее законодательство опредѣляетъ, что „отвѣтственное по векселю лицо, къ которому обращено вексельное требованіе, можетъ защищаться только такими возраженіями, которыя вытекаютъ изъ постановленій сего

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 28.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 23.

устава или изъ непосредственныхъ отношеній означеннаго лица къ векселедателю“ [1]). Такимъ образомъ допустимы возраженія только двоякаго рода.

1. Отвѣтственное по векселю лицо, въ настоящемъ случаѣ векселедатель или акцептантъ, можетъ отказать въ платежѣ по предъявленному векселю, если требованіе заявлено несогласно съ постановленіями вексельнаго устава. Акцептантъ можетъ указать на то, что вексель предъявленъ не тому, кому слѣдуетъ, потому что, принимая вексель, онъ назначилъ отъ себя особаго плательщика, къ которому и надлежало обратиться [2]). Векселедатель въ правѣ отклонить требованіе платежа, потому что вексель предъявленъ не тѣмъ, кѣмъ слѣдуетъ, въ виду обнаруженнаго перерыва передаточныхъ надписей [3]). Возраженіе можетъ основываться на томъ, что вексель предъявляется къ платежу не тамъ, гдѣ слѣдуетъ, напр. если простой вексель, въ которомъ не указано мѣсто платежа, предъявляется въ мѣстѣ жительства векселедателя [4]). Векселедатель или акцептантъ можетъ уклониться отъ платежа вслѣдствіе того, что вексель предъявленъ не тогда, когда слѣдуетъ, напр. если вексель, писанный по предъявленіи съ особымъ срокомъ, предъявляется къ платежу по прошествіи этого срока [5]).

2. Возраженія другого рода, допустимыя по нашему законодательству, должны вытекать изъ непосредственныхъ отношеній должника къ векселедержателю. Слѣдуетъ имѣть въ виду, что по общему началу, векселедержателю принадлежатъ всѣ права, вытекающія изъ векселя, независимо отъ правъ по оному предшественника [6]). Возраженія, вытекающія изъ непосредственнаго отношенія должника къ векселедержателю, могутъ корениться или въ лицѣ векселедержателя или въ лицѣ вексельнаго должника. Отвѣтственное по векселю лицо можетъ указывать, что этотъ векселедержатель уже получилъ удовлетвореніе до срока [7]), или что этотъ векселедержатель зналъ о выбытіи векселя изъ вла-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 33.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 93.
[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 23.
[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 7.
[5]) Уставъ о векселяхъ, ст. 38 п. 1.
[6]) Уставъ о векселяхъ, ст. 24.
[7]) Уставъ о векселяхъ, ст. 36.

денія векселедателя помимо его воли [1]). Отвѣтственное по векселю лицо, векселедатель или акцептантъ, можетъ противъ предъявленнаго ему требованія выставить возраженіе о своей недѣеспособности.

VI. Способы удовлетворенія. Удовлетвореніе векселедержателя производится врученіемъ ему денежной суммы, указанной въ векселѣ. „При предъявленіи векселя къ платежу векселедержатель въ правѣ требовать лишь сумму векселя [2]). Требуемая векселедержателемъ отъ векселедателя или акцептанта сумма можетъ возрости, по сравненію съ вексельной суммой, только въ двухъ случаяхъ: 1) если переводный вексель не былъ принятъ и потому опротестованъ, то векселедержатель, не воспользовавшійся правомъ досрочнаго удовлетворенія, въ правѣ требовать отъ принявшаго вексель послѣ протеста, сверхъ вексельной суммы, также возмѣщенія расходовъ по протесту [3]); 2) если вексель срокомъ по предъявленіи во столько-то времени уже былъ протестованъ по причинѣ неполученія отмѣтки для предъявленія, то при платежѣ возмѣщаются и издержки, сопряженныя съ такимъ протестомъ [4]).

Векселедержатель въ правѣ требовать платежа по векселю лишь въ деньгахъ, имѣющихъ обязательное обращеніе [5]). Слѣдовательно, векселедатель или акцептантъ исполнятъ свое обязательство, если предложатъ векселедержателю платежъ золотомъ или бумажными деньгами на всю вексельную сумму, серебромъ въ предѣлахъ, установленныхъ закономъ. Если удовлетвореніе предстоитъ по векселю, писанному за границею въ иностранной валютѣ съ платежомъ въ Имперіи, а равно по векселю, писанному въ Имперіи съ платежомъ за границею, то вексельная сумма исчисляется на русскія деньги [6]), и должникъ не въ правѣ настаивать, чтобы ему платили непремѣнно франками, марками или иною иностранной монетой, указанной въ векселѣ, равно какъ и не обязанъ принимать такой монеты. Конечно, онъ можетъ согласиться на удовлетвореніе въ иностранной

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 16, ср. ст. 24.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 45.
[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 45.
[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 45.
[5]) Уставъ о векселяхъ, ст. 46.
[6]) Уставъ о векселяхъ, ст. 46.

монетѣ, но это уже будетъ не платежъ, а замѣна платежа. Съ такимъ же основаніемъ векселедержатель можетъ согласиться на удовлетвореніе товарами или цѣнными бумагами. При переводѣ иностранной монеты, указанной въ векселѣ на русскія деньги, принимается въ соображеніе курсъ, данный въ самомъ векселѣ, а при отсутствіи такого указанія—курсъ мѣста платежа, при томъ по ближайшему предшествовавшему непраздничному дню. Если бы при опредѣленіи курса въ мѣстѣ платежа встрѣтилось затрудненіе въ отсутствіи въ этомъ мѣстѣ биржи, то принимается для исчисленія вексельнаго курса—курсъ на ближайшей биржѣ [1]).

По общимъ правиламъ обязательственнаго права, кредиторъ не обязанъ принимать предлагаемое ему частичное удовлетвореніе. Но для векселя всѣми законодательствами дѣлается исключеніе, съ цѣлью облегчить положеніе многочисленныхъ лицъ, несущихъ на себѣ отвѣтственность за удовлетвореніе векселедержателя. Такъ и по нашему законодательству векселедержатель не въ правѣ отказаться отъ принятія частичной уплаты, предложенной ему при предъявленіи векселя къ платежу [2]). Получивъ лишь часть вексельной суммы, векселедержатель протестуетъ вексель въ остальной части.

Возможно, что въ срочный день никто не является за платежомъ. Между тѣмъ векселедатель или акцептантъ находятъ неудобнымъ для себя оставаться въ неизвѣстности относительно векселя, хотя бы и просроченнаго. Возможно, что вексель былъ предъявленъ, но предложенная сумма не была принята векселедержателемъ, можетъ быть, потому, что онъ считалъ ее неправильно исчисленной. Въ такихъ случаяхъ законъ даетъ выходъ должнику въ судебномъ депозитѣ. Вексельный должникъ, т. е. векселедатель, акцептантъ или особый плательщикъ имѣетъ право, по истеченіи срока, установленнаго для учиненія протеста въ неплатежѣ, внести причитающуюся съ него по векселю или предложенную имъ сумму на храненіе въ подлежащій по мѣсту платежа судъ, на страхъ векселедержателя и съ отнесеніемъ на его счетъ издержекъ [3]).

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 46.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 47.
[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 48.

Какова судьба векселя, предъявленнаго къ платежу, по удовлетвореніи векселедержателя? Она различна, въ зависимости отъ того, имѣлъ ли мѣсто полный платежъ или частичный. 1) Въ случаѣ полнаго платежа векселедержатель, расписавшись на векселѣ въ полученіи платежа, возвращаетъ его тому, отъ кого получилъ удовлетвореніе. 2) При частичной уплатѣ, вексель остается у векселедержателя съ отмѣткою на немъ уплатившаго о произведенной имъ оплатѣ [1]).

Это различіе весьма понятно, потому что полный и частичный платежъ имѣютъ разное значеніе для вексельнаго отношенія. При полномъ платежѣ, произведенномъ со стороны векселедателя или акцептанта, вексельное отношеніе полностью прекращается, и всѣ лица, которыя несли на себѣ отвѣтственность за исправность должника, eo ipso и сразу освобождаются. Напротивъ, при частичномъ погашеніи вексельное обязательство не прекращается, отвѣтственность участвующихъ лицъ сохраняется, она только сокращается въ размѣрѣ,—а потому вексель продолжаетъ быть необходимымъ.

VII. Утрата векселя. Мы видѣли, что платежъ по векселю обусловливается предъявленіемъ и врученіемъ документа вексельному должнику. Слѣдовательно, нѣтъ векселя, нѣтъ и права. Такая невозможность предъявить вексель можетъ быть вызвана уничтоженіемъ документа, напр. при пожарѣ, наводненіи, потерею его по небрежности, похищеніемъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ возникаетъ опасность, что платежъ по векселю, если документъ не уничтоженъ, можетъ быть полученъ другимъ лицомъ, даже недобросовѣстнымъ пріобрѣтателемъ, что для прежняго векселедержателя, вслѣдствіе отсутствія въ его рукахъ документа, навсегда утеряна возможность осуществленія принадлежавшаго ему права, послѣдствіемъ чего будетъ неосновательное обогащеніе на сторонѣ вексельнаго должника.

Законодательства стремятся исправить это ненормальное и несправедливое положеніе. Существуютъ двѣ системы возстановленія правъ векселедержателя, задержанныхъ въ своемъ осуществленіи вслѣдствіе утраты векселя.

1. *Система амортизаціи*, принятая въ Германіи и Ита-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 47.

ліи [1]), имѣетъ своею задачею остановить осуществленіе правъ со стороны обладателя векселя путемъ лишенія векселя его силы. По просьбѣ векселедержателя, судъ, убѣдившись въ правдоподобности утраты, дѣлаетъ публикацію объ утратѣ, а вмѣстѣ съ тѣмъ обладатель векселя вызывается въ судъ для представленія документа. Если въ теченіе назначеннаго срока вексель не будетъ предъявленъ,—онъ признается лишеннымъ силы. Если онъ будетъ предъявленъ,—открывается возможность процесса о выдачѣ векселя, разрѣшеніе котораго опредѣлитъ, кто правильный векселедержатель.

2. *Система воспрещенія платежа* принятая во Франціи и Англіи [2]), имѣетъ своею задачею остановить выполненіе обязанности со стороны вексельнаго должника, т. е. векселедателя или акцептанта, путемъ воспрещенія ему производить платежъ. По просьбѣ векселедержателя, судъ, убѣдившись въ правдоподобности утраты, даетъ вексельному должнику приказъ не платить въ теченіе извѣстнаго времени предъявителю векселя. Въ случаѣ предъявленія векселя открывается возможность судебнаго процесса, разрѣшеніе котораго опредѣлитъ, кто правильный векселедержатель. Въ случаѣ непредъявленія въ теченіе назначеннаго судомъ срока, заявившій объ утратѣ въ правѣ получить вексельную сумму подъ условіемъ обезпеченія возможнаго еще въ будущемъ предъявленія векселя.

Наше законодательство придерживается второй системы. При составленіи новаго устава мысль о введеніи у насъ системы амортизаціи признана была неудобной главнымъ образомъ потому, что она обусловливается, прежде всего, надлежащими публикаціями, а послѣднія у насъ, большею частью, оставались бы безцѣльными „по нераспространенности самой прессы въ массѣ населенія".

Въ случаѣ утраты векселя утратившій его можетъ просить подлежащій по мѣсту платежа судъ о воспрещеніи векселедателю, акцептанту или особому плательщику произвести по такому векселю платежъ [3]). Со стороны суда, въ отвѣтъ на указанную просьбу, слѣдуетъ рядъ дѣйствій:

---

[1]) Герм. векс. уставъ §§ 73 и 74 (Amortisation); Итал. торг. код. §§ 329—332 (ammortamento). Съ точки зрѣнія принятой въ Курсѣ терминологіи слѣдовало бы говорить о мортификаціи.

[2]) Франц. торг. код. §§ 149—155; Англ. векс. уставъ §§ 69 и 70.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 78.

1) Прежде всего судъ предупреждаетъ просителя объ угрожающей ему, въ случаѣ ложности его показаній, отвѣтственности, въ видѣ возможнаго тюремнаго заключенія на срокъ отъ 1 до 8 мѣсяцевъ [1]). 2) Далѣе судъ удостовѣряется въ правдоподобности данныхъ просителемъ объ утратѣ векселя объясненій. 3) Затѣмъ судъ постановляетъ опредѣленіе о пріостановленіи платежа по векселю въ теченіе одного года со дня наступленія срока платежа по оному. 4) Наконецъ, о постановленіи суда дѣлается сообщеніе вексельному должнику. Всѣ эти дѣйствія выполняются въ обыкновенномъ ходѣ дѣла судомъ, но въ случаяхъ, не терпящихъ отлагательства, напр. при очень близкомъ срокѣ платежа, распоряженіе о пріостановленіи платежа по утраченному векселю дѣлаетъ собственною властью предсѣдатель суда съ соблюденіемъ правилъ, указанныхъ въ Уставѣ гражданскаго судопроизводства на случай обезпеченія исковъ [2]).

Съ момента полученнаго сообщенія для вексельнаго должника открывается возможность двоякаго образа дѣйствій: а) онъ можетъ выжидать появленія обладателя векселя и разрѣшенія судебнаго спора между лицомъ, обладающимъ векселемъ, и лицомъ, заявившимъ объ утратѣ векселя, b) или онъ можетъ, но не обязанъ, по наступленіи срока платежа, внести причитающуюся по векселю сумму въ тотъ же судъ на храненіе, съ отнесеніемъ издержекъ на счетъ заявившаго просьбу о воспрещеніи платежа [3]).

Когда все производство вызвано было уничтоженіемъ документа, то никто не долженъ явиться съ требованіемъ платежа. Но въ случаѣ похищенія или потери такого появленія необходимо ожидать. Если по пріостановленіи судомъ платежа по утраченному векселю явится обладатель этого векселя, которому вексельный должникъ вынужденъ отказать въ удовлетвореніи, то открывается возможность процессуальнаго разрѣшенія спора между этими двумя лицами, претендующими на званіе правильнаго векселедержателя. Этотъ судебный споръ можетъ открыться двоякимъ способомъ: а) явившійся обладатель векселя можетъ просить судъ назначить заявившему объ утратѣ срокъ для предъявленія иска.

---

[1]) Уставъ о наказаніяхъ, ст. 176[1], по Св. Прод. 1906.
[2]) Т. XVI ч. 1, Уст. гражд. судопр., ст. 598 и 600.
[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 79.

Если въ назначенный срокъ такого иска предъявлено не будетъ, судъ отмѣняетъ распоряженіе о пріостановленіи платежа. Наоборотъ, при предъявленіи иска до истеченія назначеннаго срока, дѣло разсматривается по существу. Такой способъ представляетъ для обладателя ту выгоду, что ставитъ его въ положеніе отвѣтчика. b) Но обладатель векселя можетъ предпочесть положеніе истца, и потому, въ правѣ, не подавая указанной выше просьбы, предъявить искъ къ заявившему объ утратѣ векселя [1]).

Независимо отъ просьбы о воспрещеніи платежа по утраченному векселю, утратившій документъ можетъ просить подлежащій судъ о разрѣшеніи получить платежъ по такому векселю. Удовлетвореніе такой просьбы со стороны суда предполагаетъ наличность двухъ условій: a) депозитъ вексельной суммы со стороны вексельнаго должника и b) представленіе обезпеченія со стороны заявившаго объ утратѣ. Если вексельный должникъ уже внесъ причитающуюся по векселю сумму на храненіе, то судъ, признавъ просьбу заслуживающею уваженія, разрѣшаетъ заявившему объ утратѣ векселя получить платежъ подъ обезпеченіе въ наличныхъ деньгахъ, билетахъ государственныхъ кредитныхъ установленій, правительственныхъ процентныхъ бумагахъ, гарантированныхъ правительствомъ облигаціяхъ. Если депозитъ не былъ сдѣланъ, то судъ вызываетъ вексельнаго должника, выслушиваетъ его показанія, удостовѣряется въ дѣйствительной выдачѣ утраченнаго векселя, но удовлетворить просьбу заявившаго объ утратѣ можетъ только въ томъ случаѣ, если вексельный должникъ внесетъ причитающуюся по векселю сумму на храненіе. Что касается представленнаго обезпеченія, то оно возвращается по истеченіи 5 лѣтъ со времени срока платежа по векселю, если въ теченіе этого времени не будетъ предъявлено требованіе объ оплатѣ его [2]).

§ 146. Вексельный протестъ.

Литература. Welte, *Begriff und Zweck des Wechselprotestes*, 1897; Leist, *Der Wechselprotest und seine Reform*, 1899; Stranz, *Ein Protest*

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 80.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 81.

gegen den Wechselprotest, 1903; Cohn, *Der Kampf um den Wechselprotest*, 1905; Schwenn, *Ueber die Nothwendigkeit des Wechselprotestes*, 1906; Naendrup, *Protesterhebung mangels Zahlung*, 1899.

Чирихинъ, *О протестѣ векселей*, 1881; Каминка, *О протестѣ векселей* („Право", 1907, № 35).

I. Причины неплатежа. Предъявленный къ платежу вексель можетъ остаться безъ удовлетворенія по различнымъ основаніямъ. Векселедержатель можетъ встрѣтить рѣшительный отказъ со стороны векселедателя въ простомъ векселѣ, а въ переводномъ со стороны акцептанта, уже принявшаго вексель. Должникъ соглашается на частичный платежъ, котораго векселедержатель не въ правѣ отклонить, оставаясь неудовлетвореннымъ въ остальной суммѣ. Но, кромѣ этихъ случаевъ, когда векселедержатель встрѣчается съ отказомъ въ платежѣ, онъ можетъ натолкнуться на невозможность получить удовлетвореніе. Оно невозможно, если ему не къ кому предъявить требованіе, что̀ наступаетъ въ тѣхъ случаяхъ, когда въ указанномъ мѣстѣ онъ не находитъ плательщика, или когда, за смертью послѣдняго, нѣтъ на лицо наслѣдниковъ. Наконецъ, удовлетвореніе неосуществимо, когда плательщикъ, векселедатель или акцептантъ къ моменту платежа объявленъ несостоятельнымъ должникомъ.

Въ случаѣ, когда причина неудовлетворенія лежитъ въ волѣ отвѣтственнаго по векселю лица, векселедержатель можетъ настаивать на удовлетвореніи судебнымъ порядкомъ. Онъ въ правѣ предъявить къ такому лицу искъ. Искъ возможенъ, но менѣе осуществимъ въ случаяхъ ненахожденія плательщика на мѣстѣ или въ живыхъ. Искъ теряетъ всякое основаніе, когда вексельный должникъ объявленъ несостоятельнымъ.

Въ послѣднихъ случаяхъ векселедержатель предпочитаетъ искать удовлетворенія не судебнымъ порядкомъ, а обращеніемъ къ другимъ отвѣтственнымъ по векселю лицамъ. Но чтобы обратиться къ нимъ, онъ долженъ удостовѣрить, что не получилъ платежа отъ векселедателя или акцептанта, хотя и обращался къ нимъ. Это удостовѣреніе получается путемъ вексельнаго протеста.

II. Цѣлесообразность протеста. Подъ именемъ вексельнаго протеста понимается офиціальное, при содѣйствіи должностного лица, удостовѣреніе факта, имѣющаго существенное значеніе для сохраненія вексельныхъ послѣд-

ствій. Въ нашемъ законодательствѣ имѣются три вида протеста: 1) протестъ въ непринятіи переводнаго векселя, удостовѣряющій, что вексель, предъявленный назначенному плательщику къ акцепту, не былъ имъ принятъ [1]; 2) протестъ векселя, простого или переводнаго, писаннаго срокомъ по предъявленіи во столько-то времени, удостовѣряющій, что невозможно было получить отмѣтку на векселѣ о моментѣ его предъявленія [2]; 3) протестъ въ неплатежѣ векселя, простого или переводнаго, удостовѣряющій, что требованіе по векселю было во-время заявлено, но удовлетворено не было, въ частности по отношенію къ переводному векселю, что наступило то условіе, въ зависимости отъ котораго находятся обязательства трассанта и индоссантовъ.

Если отъ факта неплатежа стоятъ въ зависимости такія важныя послѣдствія, какъ возбужденіе отвѣтственности цѣлаго ряда лицъ, то цѣлесообразность протеста, какъ офиціальнаго удостовѣренія этого факта, вполнѣ оправдывается. И однако въ послѣднее время на Западѣ обнаруживается сильнѣйшее теченіе въ сторону упраздненія этого акта, или по крайней мѣрѣ значительнаго его упрощенія. Помимо сложности акта протеста, жалобы вызываетъ и дороговизна его. Опорою этого анти-протестнаго теченія въ торговой средѣ является англійское законодательство, которое считаетъ излишнимъ актъ протеста для отечественныхъ векселей (inland bills) и требуетъ его лишь для иностранныхъ векселей (foreign bills). Протестъ въ непринятіи, по англійскому праву, дѣлаетъ излишнимъ протестъ въ неплатежѣ. Протестъ замѣняется въ Англіи отмѣткою на векселѣ (noting), которая дѣлается должностнымъ лицомъ [3]. Новѣйшее движеніе противъ протеста нашло себѣ выраженіе въ германскомъ законѣ 30 мая 1908 года. Сохранивъ протестъ, новый законъ сдѣлалъ его излишнимъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ (противъ акцептанта въ переводномъ, противъ векселедателя въ простомъ), упростилъ форму, замѣнивъ актъ протеста отмѣткою на векселѣ, привлекъ къ совершенію протеста почтовыя учрежденія [4].

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 97.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 38 п. 1.
[3]) Англ. векс. законъ 1882, ст. 51.
[4]) Согласно административному указу отъ 5 августа 1908 года.

III. Неизбѣжность протеста. Съ точки зрѣнія нашего законодательства, протестъ въ неплатежѣ представляется необходимымъ дѣйствіемъ, сохраняющимъ за векселемъ его вексельную силу. Неизбѣжность протеста не допускаетъ упущенія его въ тѣхъ случаяхъ, которыя предусматриваются нѣкоторыми западными законодательствами.

a. Упущеніе протеста не можетъ быть оправдано дѣйствіемъ непреодолимой силы или отсутствіемъ вины на сторонѣ векселедержателя [1]).

b. Протестъ не можетъ быть замѣненъ собственноручною надписью вексельнаго должника на самомъ векселѣ о томъ, что онъ платить не намѣренъ [2]).

c. Отъ необходимости протестованія неоплаченнаго векселя не избавляетъ по нашему праву, допускаемая иными законодательствами, оговорка, дѣлаемая векселедателемъ объ освобожденіи векселедержателя отъ протеста [3]).

IV. Должностное лицо, совершающее вексельный протестъ,—это нотаріусъ, судебные приставы, и особенно въ послѣднее время выдвигается участіе почтовыхъ учрежденій. У насъ протестъ векселя совершается только нотаріусомъ или замѣняющимъ его по закону лицомъ [4]). Такимъ лицомъ можетъ быть мировой судья, городской судья, а въ уѣздахъ—уѣздный членъ окружнаго суда [5]).

Нотаріусъ приступаетъ къ протесту въ неплатежѣ не иначе, какъ по требованію векселедержателя [6]), тогда какъ

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 35. Также рѣшаетъ вопросъ Швейц. обяз. законъ § 813. Для Германіи см. Grünhut, *Wechselrecht*, т. II, стр. 397. Напротивъ Рум. торг. код. § 334 извиняетъ упущеніе подъ вліяніемъ vis major. Во Франціи, при молчаніи закона, практика съ осторожностью все же допускаетъ оправданіе непреодолимой силою; см. Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. IV, стр. 313. Въ Англіи извинительно упущеніе въ предъявленіи векселя къ платежу вслѣдствіе обстоятельствъ, стоящихъ beyond the control of the holder, или необусловленныхъ his default, misconduct, or negligence (§ 46 п. 1).

[2]) Итал. торг. код. § 307 п. 2.

[3]) Герм. векс. уставъ § 42, ohne Protest, ohne Kosten („o P." или „o K."); Англ. векс. уставъ § 16. Итал. торг. код. § 309 такія оговорки „senza protesto", „senza spese" лишаетъ юридической силы (si ha per non scritta), Во Франціи оговорки „retour sans frais", непредусмотрѣнныя закономъ. на практикѣ сомнительны.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 67.

[5]) Т. XVI ч. 1, Положеніе о нотаріальной части, ст. 2.

[6]) Уставъ о векселяхъ, ст. 68 п. 1.

протестъ въ непринятіи возможенъ и по заявленію лица, въ рукахъ котораго находится вексель при предъявленіи къ акцепту. Мѣстомъ протеста должно бы быть то мѣсто, гдѣ назначенъ былъ неосуществившійся платежъ. Но это совпаденіе не идетъ далѣе совпаденія административной единицы, напр. города. Затѣмъ идетъ несовпаденіе: если платежъ долженъ былъ состояться въ торговомъ заведеніи или на частной квартирѣ должника, то протестъ совершается въ конторѣ нотаріуса.

V. Время протеста. Въ какой день долженъ быть совершенъ протестъ? Одни законодательства обязываютъ производить протестъ на другой день по истеченіи срока платежа [1]), другія допускаютъ совершеніе протеста въ самый день платежа или въ слѣдующій [2]). У насъ законъ обязываетъ векселедержателя предъявить нотаріусу вексель къ протесту въ день, когда онъ по закону можетъ предъявить вексель къ платежу [3]). Мы уже знаемъ, что при векселяхъ срокомъ на опредѣленный день, или отъ составленія во столько-то, или во столько-то времени по предъявленіи, векселедержателю разрѣшается предъявить вексель къ платежу въ день наступленія срока или въ одинъ изъ двухъ ближайшихъ затѣмъ непраздничныхъ дней [4]). Если, напр., вексель писанъ срокомъ на 1 августа 1909 года, то онъ могъ быть предъявленъ къ платежу и протесту въ тотъ же день. Но онъ могъ быть предъявленъ къ платежу 1 августа, а къ протесту 3, за пропускомъ 2, приходящагося на воскресенье. Во вторникъ, 4 августа, протестъ долженъ считаться упущеннымъ. Вексель срокомъ по предъявленію долженъ быть предъявленъ къ протесту въ тотъ самый день, въ какой онъ былъ предъявленъ къ платежу [5]). Затрудненіе возбуждаютъ ярмарочные векселя. Вексель срокомъ на ярмаркѣ предъявляется къ платежу наканунѣ дня, опредѣленнаго для окончанія ярмарки [6]), хотя бы это былъ

---

[1]) Франц. торг. код. § 162; Исп. торг. код. § 504; Голл. торг. улож. § 179.

[2]) Герм. векс. уставъ § 41; Итал. торг. код. § 296; Бельг. законъ 1872 § 53.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 68 п. 1.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 41.

[5]) Уставъ о векселяхъ, ст. 42 и 68 п. 1.

[6]) Уставъ о векселяхъ, ст. 37 п. 5.

праздничный день [1]). Но въ этотъ день предъявленіе неоплаченнаго векселя къ протесту можетъ оказаться невозможнымъ по той причинѣ, что контора нотаріуса окажется закрытой. Нотаріусы, конечно, могутъ заниматься и въ праздники, но не обязаны. Законодатель, видимо, исходилъ изъ того предположенія, что ярмарочное время и общій день для протестовъ не позволятъ фактически закрыть нотаріальныя конторы. Но предположеніе можетъ не оправдаться, и вопросъ не находитъ себѣ разрѣшенія въ дѣйствующемъ правѣ, особенно если принять въ соображеніе тотъ принципъ, что вексельная сила падаетъ при упущеніи протеста, хотя бы такое упущеніе произошло подъ вліяніемъ непреодолимой силы или вообще безъ вины векселедателя [2]).

VI. Порядокъ протеста. Порядокъ, въ которомъ происходитъ по закону протестъ векселя въ неплатежѣ, слѣдующій. Въ тотъ же день, когда предъявленъ вексель къ протесту, нотаріусъ предъявляетъ, лично или письменно, требованіе о платежѣ по простому векселю векселедателю или векселедателямъ, если вексель былъ выданъ нѣсколькими плательщиками, и, по переводному векселю, къ трассанту или трассантамъ, если ихъ нѣсколько [3]). По старому вексельному уставу, нотаріусъ долженъ былъ лично явиться съ требованіемъ платежа, что фактически было неосуществимо. Новый уставъ предоставилъ нотаріусамъ два способа удостовѣренія: путемъ личной явки или письменнаго заявленія. Соотвѣтственно тому выработалась практика посылки вексельнымъ должникамъ повѣстокъ, приглашающихъ ихъ явиться къ назначенному сроку въ контору нотаріуса. Затѣмъ вексельному должнику дается срокъ для исполненія заявленнаго ему черезъ нотаріуса требованія,— а именно до 3 часовъ слѣдующаго за симъ дня [4]).

Если платежъ не поступилъ въ контору нотаріуса до истеченія назначеннаго срока, или нотаріусу не будетъ сдѣ-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 43.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 35. Нолькенъ, *Уставъ о векселяхъ*, къ ст. 68 § 2 предлагаетъ допустить, на общемъ основаніи ст. 9 Уст. гражд. суд., предъявленіе къ протесту по истеченіи срока, установленнаго ст. 68 п. 1. Но правильно утверждаетъ Каминка, *Уставъ о векселяхъ*, что вытекающія отсюда затрудненія могутъ быть устранены только законодательнымъ порядкомъ.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 68 п. 2, и 111 п. 1.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 68 п. 3.

лано векселедержателемъ заявленія о произведенномъ платежѣ внѣ конторы, нотаріусъ въ тотъ же день протестуетъ вексель. Этотъ протестъ выражается въ двоякомъ дѣйствіи: a) въ учиненіи о семъ записи въ реестрѣ и b) въ отмѣткѣ на векселѣ. Очевидно, оба дѣйствія должны быть связаны взаимною ссылкою: такъ отмѣтка, совершаемая на самомъ векселѣ, должна содержать указаніе на номеръ записи въ реестрѣ.

VII. Актъ о протестѣ. Отъ этого протеста законъ отличаетъ актъ о протестѣ, который долженъ быть составленъ не позднѣе слѣдующаго за совершеніемъ самого протеста дня [1]). Актъ о протестѣ долженъ содержать въ себѣ: 1) списокъ съ векселя и со всѣхъ находящихся на немъ надписей и отмѣтокъ; 2) означеніе лица, для котораго, а также лица, противъ котораго протестъ совершенъ; 3) изъясненіе, что лицу, противъ котораго совершенъ протестъ, нотаріусомъ было предъявлено такое-то требованіе, или что требованіе это не могло быть означенному лицу предъявлено и по какой именно причинѣ; 4) означеніе даннаго на предъявленное требованіе отвѣта, или что отвѣта не послѣдовало; 5) означеніе, въ какомъ мѣстѣ и въ какое время требованіе было предъявлено или выяснилось, что оно не могло быть предъявлено; 6) означеніе времени, года, мѣсяца, числа совершенія протеста векселя, и 7) подпись нотаріуса или замѣняющаго его лица, съ приложеніемъ печати. Актъ о протестѣ вносится отъ слова до слова, по порядку чиселъ о совершеніи протестовъ, въ особую книгу, и, по учиненіи на такомъ-то актѣ отмѣтки объ уплаченныхъ издержкахъ, выдается вмѣстѣ съ векселемъ лицу, по требованію котораго совершенъ протестъ. На самомъ векселѣ нотаріусомъ дѣлается отмѣтка (вторая!) о времени составленія акта о протестѣ, съ указаніемъ номера, подъ которымъ актъ этотъ внесенъ въ упомянутую книгу [2]).

Можно вполнѣ понять желаніе законодателя дать исходъ тѣмъ затрудненіямъ на практикѣ, какія встрѣчались въ случаяхъ большого скопленія протестуемыхъ векселей, когда не было физической возможности закончить въ одинъ день всѣ процессы протеста. Но едва ли новый уставъ правильно

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 69.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 70.

разрѣшилъ задачу, раздѣливъ въ единомъ процессѣ два акта. Едва ли въ жизни утвердится ясное представленіе о различіи между протестомъ и актомъ о протестѣ. Да и съ теоретической стороны нелегко усвоить себѣ такую комбинацію, въ силу которой протестъ „почитается совершеннымъ“ со времени учиненія отмѣтки на векселѣ, но „вступаетъ въ дѣйствіе“ по составленіи особаго о немъ акта. Если протестъ почитается совершеннымъ, то онъ не можетъ остаться безъ дѣйствія, и, предположивъ мысленно, что актъ о протестѣ совсѣмъ не состоялся, мы все же скажемъ, что вексель былъ опротестованъ, а протестованный вексель не можетъ подвергнуться дѣйствію положеній, разсчитанныхъ на неопротестованные векселя. Сверхъ того подлинный актъ остается у векселедержателя, такъ что въ случаѣ сомнѣнія или утраты приходится обращаться къ копіи, между тѣмъ правильнѣе было бы оригиналъ видѣть въ книгѣ нотаріуса, а копію выдавать векселедержателю.

VIII. Нотификація. Протестъ векселя сопровождается еще другимъ дѣйствіемъ, которое называется, обыкновенно, нотификаціей. Одновременно съ совершеніемъ протеста (акта о протестѣ ?) въ неплатежѣ, нотаріусъ обязанъ послать письменное о томъ извѣщеніе тѣмъ изъ отвѣтственныхъ по векселю лицъ, адресы которыхъ означены на векселѣ, или извѣстны нотаріусу, или же указаны ему лицомъ, потребовавшимъ совершенія протеста [1]). Въ отличіе отъ нѣкоторыхъ западныхъ законодательствъ, которыя возлагаютъ обязанность нотификаціи на самого векселедержателя [2]), у насъ извѣщеніе дѣлается нотаріусомъ. Въ противоположность другимъ законодательствамъ, которыя имѣютъ въ виду извѣщеніе ближайшаго надписателя, обязаннаго уже отъ себя къ дальнѣйшей нотификаціи [3]), по нашему уставу нотаріусъ извѣщаетъ всѣхъ отвѣтственныхъ лицъ, адресы которыхъ ему извѣстны [4]). Тогда какъ на Западѣ нотифи-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 72.

[2]) Герм. векс. уставъ § 45; Франц. торг. код. § 165; Итал. торг. код. § 317; Англ. векс. уставъ § 49 п. 1.

[3]) Герм. векс. уставъ § 45 (seinen unmittelbaren Vormann); Франц. торг. код. § 165 (contre son cédant); Итал. торг. код. § 165 (al suo girante).

[4]) Надписатели съ оговоркою „безъ оборота на меня“, какъ лица неотвѣтственныя, нотификаціи не подлежатъ.

кація производится постепенно, въ извѣстномъ порядкѣ, у насъ извѣщеніе производится всѣмъ одновременно. Наконецъ, въ согласіи почти со всѣми законодательствами, извѣщеніе дѣлается въ письменной формѣ [1]).

IX. Упущеніе протеста. Какія послѣдствія можетъ имѣть упущеніе со стороны векселедержателя совершить своевременно протестъ? По этому вопросу въ нашей практикѣ, основанной на старомъ вексельномъ уставѣ, сложилось два воззрѣнія. По одному изъ нихъ, неопротестованный вексель утрачиваетъ значеніе векселя и сохраняетъ силу общегражданскаго долгового обязательства. По другому взгляду, потеря вексельной силы, о которой говорилъ старый уставъ, означала лишь отпаденіе нѣкоторыхъ вексельныхъ послѣдствій, въ особенности отвѣтственности надписателей.

Новый вексельный уставъ, стремясь устранить сомнѣнія, возникшія на этой почвѣ, даетъ прямое указаніе на то, къ чему приводитъ упущеніе протеста. Если неоплаченный вексель не былъ протестованъ, то черезъ упущеніе протеста надписатель освобождается отъ отвѣтственности по векселю, но векселедатель въ простомъ и акцептантъ въ переводномъ векселѣ остаются отвѣтственными по векселю [2]). Такимъ образомъ, по дѣйствующему праву, упущеніе протеста не лишаетъ актъ вексельной силы, но устраняетъ нѣкоторыя, указанныя въ законѣ, послѣдствія, сохраняя въ то же время другія.

Устраняются, вслѣдствіе упущенія протеста, слѣдующія послѣдствія: 1) векселедержатель не въ правѣ обращаться съ регрессомъ къ надписателямъ; 2) непротестованный вексель при несостоятельности должника исключается изъ долговъ перваго рода; 3) векселедержатель лишается права требовать обязательнаго обезпеченія иска; 4) по непротестованному векселю можно требовать 6% не съ момента просрочки, а только со дня предъявленія иска.

Сохраняется, несмотря на упущеніе протеста, отвѣтственность: 1) въ простомъ векселѣ векселедателя [3]); 2) въ переводномъ—акцептанта, если вексель былъ акцептованъ [4]), и

---

1) Только англійское право допускаетъ нотификацію въ устной формѣ—by personal communication.

2) Уставъ о векселяхъ, ст. 55 и 103 п. 5.

3) Уставъ о векселяхъ, ст. 55.

4) Уставъ о векселяхъ, ст. 103 п. 5.

векселедателя (трассанта), если вексель не былъ принятъ[1]). Въ переводномъ векселѣ, писанномъ собственному приказу, трассантъ освобождается, отъ отвѣтственности, какъ надписатель, но не освобождается какъ векселедатель; въ переводномъ векселѣ, въ которомъ трассантъ назначилъ самого себя плательщикомъ, въ случаѣ акцепта, трассантъ освобождается отъ отвѣтственности, какъ векселедатель, но не освобождается, какъ акцептантъ.

§ 147. Вексельный регрессъ.

Литература. Grünhut, *Wechselrecht*, т. II, стр. 371—457; Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. III, стр. 320—348.

I. Общее понятіе. Особенность права по векселю заключается главнымъ образомъ въ томъ, что вексельный кредиторъ имѣетъ передъ собою рядъ должниковъ, наростающихъ по мѣрѣ обращенія векселя. Одни изъ нихъ отвѣчаютъ наравнѣ съ векселедателемъ въ простомъ и съ акцептантомъ въ переводномъ векселѣ, другіе отвѣчаютъ на случай неудовлетворенія первыми должниками.

За векселедателя въ простомъ векселѣ отвѣчаютъ передъ векселедержателемъ всѣ надписатели, за акцептанта отвѣчаютъ надписатели и самъ векселедатель въ качествѣ трассанта. Отвѣтственность ихъ простирается какъ на сумму векселя, такъ и на все, чего векселедержатель, по силѣ Устава о векселяхъ, въ правѣ отъ нихъ требовать [2]).

Въ случаѣ неполученія платежа отъ векселедателя или акцептанта, векселедержатель имѣетъ передъ собою трoякій путь, которымъ онъ можетъ искать удовлетворенія. 1) Онъ можетъ взыскивать судебнымъ порядкомъ то, что ему причитается по векселю, съ векселедателя въ простомъ, съ акцептанта въ переводномъ векселѣ. 2) Не обращаясь къ суду, векселедержатель, по совершеніи протеста, можетъ обратиться съ требованіемъ къ одному изъ тѣхъ лицъ, отъ которыхъ дошелъ къ нему вексель. Онъ какъ бы даетъ векселю обратное направленіе. Это и составляетъ вексельный

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 99.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 29.

регрессъ. Въ отношеніи каждаго надписателя векселедержатель сохраняетъ также выборъ: или взыскивать судебнымъ порядкомъ, или идти дальше въ порядкѣ регресса. 3) Третій способъ удовлетворенія, практикуемый на Западѣ,— это трассированіе векселедержателемъ обратнаго векселя на одно изъ отвѣтственныхъ передъ нимъ лицъ. Для векселедержателя здѣсь выгода немедленнаго полученія вексельной суммы, хотя бы съ учетомъ, для отвѣтственнаго лица безразлично, платить ли деньги непосредственно по регрессу векселедержателя или же погасить его вексель. Однако у насъ въ Россіи обратные векселя не привились, потому что у насъ и переводные векселя не въ большомъ ходу. Поэтому новый вексельный уставъ, въ противоположность прежнему, не говоритъ ничего объ обратныхъ векселяхъ, хотя изъ этого не слѣдуетъ выводить, будто онъ ихъ запрещаетъ.

Векселедержатель, воспользовавшійся своимъ правомъ регресса, превращается въ регредіента, а лицо, къ которому векселедержатель обращается съ регресснымъ требованіемъ, становится регрессатомъ.

Съ удовлетвореніемъ векселедержателя отношеніе по регрессу не прекращается, и исполнившій свою обязанность надписатель встаетъ на мѣсто удовлетвореннаго имъ векселедержателя, превращается самъ въ регредіента и ищетъ своего регрессата.

II. Порядокъ регресса. Въ прежнее время, когда держались взгляда на индоссаментъ, какъ на цессію, векселедержатель могъ обращаться съ регрессомъ къ своему непосредственному предшественнику, къ тому послѣднему надписателю, отъ котораго къ нему дошелъ вексель. Не получивъ отъ него удовлетворенія и опротестовавъ фактъ новаго неплатежа, векселедержатель обращался далѣе къ слѣдующимъ надписателямъ, въ порядкѣ постепеннаго восхожденія. Надписатель, удовлетворившій векселедержателя, становился самъ на его мѣсто и искалъ возмѣщенія уплаченнаго отъ предшествующаго надписателя, никого не пропуская.

Нѣкоторымъ шагомъ впередъ явилось разрѣшеніе пропустить нѣкоторыхъ надписателей и начинать регрессъ съ любого изъ стоящихъ въ ряду надписателей, но уже съ тѣмъ, чтобы всѣ пропущенные надписатели, т. е. стоящіе ниже избраннаго въ ряду именъ, значущихся на векселѣ, считались освобожденными отъ отвѣтственности передъ векселе-

держателемъ. Этотъ порядокъ, извѣстный подъ именемъ regressus per ordinem, былъ положенъ въ основу нашего стараго вексельнаго устава, который, допуская обращеніе къ любому изъ надписателей по выбору, освобождалъ отъ отвѣтственности всѣхъ нижестоящихъ надписателей [1]).

На послѣдней ступени исторически вырабатывавшагося порядка вексельнаго регресса установилось право векселедержателя обращаться съ обратнымъ требованіемъ къ любому изъ надписателей, безъ потери права возвращаться къ уже разъ пропущеннымъ. Векселедержатель можетъ перескакивать отъ одного надписателя къ другому, нисколько не стѣсняясь мѣстомъ, какое занимаетъ регрессатъ въ ряду надписателей. Отсюда самый порядокъ регресса получилъ названіе regressus per saltum. Въ основѣ его лежитъ представленіе о самостоятельности каждаго индоссамента. Такой порядокъ регресса принятъ всѣми современными законодательствами [2]). И наше дѣйствующее законодательство предоставляетъ векселедержателю право требовать обратнаго удовлетворенія съ каждаго изъ надписателей, независимо отъ порядка надписей [3]).

Долженъ ли при этомъ векселедержатель обращаться къ каждому изъ надписателей въ отдѣльности, или же онъ въ правѣ привлечь ихъ къ отвѣтственности одновременно? Вопросъ этотъ разрѣшается нашимъ дѣйствующимъ закономъ въ смыслѣ широкой свободы: въ случаѣ неплатежа по векселю, удостовѣреннаго установленнымъ порядкомъ, векселедержатель въ правѣ, по своему усмотрѣнію, предъявить требованіе о платежѣ всей причитающейся по векселю суммы или ко всѣмъ отвѣтственнымъ по оному лицамъ совокупно, или только къ нѣкоторымъ изъ нихъ также совокупно, или же къ одному изъ сихъ лицъ, не теряя въ двухъ послѣднихъ случаяхъ своего права противъ тѣхъ изъ нихъ, къ которымъ упомянутое требованіе еще не предъявлено [4]).

III. Объемъ обратнаго требованія. Если векселедержатель въ срокъ платежа въ правѣ былъ требовать отъ векселедателя въ простомъ, отъ акцептанта въ перевод-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 79.

[2]) Герм. векс. уставъ § 49; Итал. торг. код. § 318; Швейц. обяз. законъ § 767; Англ. векс. уставъ § 57 п. 1; Франц. торг. код. § 164.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 51.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 30.

номъ векселѣ, вексельной суммы и только ея, то при обратномъ требованіи размѣръ суммы, способной удовлетворить векселедержателя, самъ собою возрастаетъ. Векселедержатель понесъ расходы по совершенію протеста, векселедержатель не получилъ своевременно причитавшейся ему денежной суммы, а потому потерялъ выгоды отъ пользованія капиталомъ. Естественно поэтому, что объемъ обратнаго требованія не будетъ совпадать съ первоначальнымъ требованіемъ.

По нашему законодательству обратное требованіе векселедержателя слагается изъ слѣдующихъ элементовъ [1]).

1. Прежде всего въ него входитъ *вексельная сумма*, вся полностью, или же частью, если векселедержатель получилъ частичное удовлетвореніе.

2. Вторымъ элементомъ являются *проценты* на неуплаченную вексельную сумму. Теченіе этихъ процентовъ начинается со дня срока платежа. Теоретически такая постановка неправильна, такъ какъ по общимъ началамъ должникъ обязывается къ платежу процентовъ на капиталъ лишь съ момента просрочки, а въ вексельномъ обязательствѣ, какъ мы уже видѣли, просрочка наступаетъ не сама по себѣ въ день срока платежа, а вслѣдствіе, а потому и не ранѣе заявленнаго требованія. Но практически, при томъ незначительномъ промежуткѣ времени, который отдѣляетъ одинъ моментъ отъ другого, постановленіе нашего закона, хотя и неправильное, большого значенія не имѣетъ. Если исчисленіе процентовъ имѣетъ своимъ начальнымъ моментомъ день срока платежа, то его предѣльнымъ моментомъ является день дѣйствительнаго удовлетворенія кредитора. Исчисленіе процентовъ производится изъ 6% годовыхъ.

3. Далѣе, векселедержатель присоединяетъ къ своему требованію сопряженныя съ протестами *издержки*. Законъ, употребляя множественное число, имѣетъ въ виду не только протестъ въ неплатежѣ, но и протестъ въ непринятіи, протестъ въ неполученіи отмѣтки о срокѣ. Затраченныя на эти издержки суммы не процентируются, подобно неуплаченной вексельной суммѣ.

4. Наконецъ, векселедержателю дается право на вознагражденіе въ $^1/_4$% съ общей неуплаченной суммы, которое носитъ характеръ *пени* за неисправность, независимую впро-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 50.

чемъ отъ факта виновности регрессата [1]). Эта пеня исчисляется со всего, что долженъ получить регредіентъ, т. е. съ вексельной суммы, процентовъ и издержекъ.

Если таковъ объемъ требованія векселедержателя къ надписателю, то, спрашивается, каковъ объемъ требованія самого надписателя, который, удовлетворивъ регредіента, самъ становится на его мѣсто и ищетъ возмѣщенія отъ другого надписателя. Допустимо двоякое рѣшеніе этого вопроса. Можно, исходя изъ равной отвѣтственности всѣхъ надписателей передъ векселедержателемъ, заставить самихъ надписателей, подвергшихся обратному требованію, нести падающія на нихъ лично расходы по дальнѣйшему регрессу. Съ этой точки зрѣнія первоначально опредѣлившаяся сумма обратнаго требованія не подлежитъ увеличенію [2]). Другія законодательства допускаютъ переложеніе издержекъ, какія несетъ надписатель, переходящій съ положенія регрессата на положеніе регредіента, такъ что сумма обратнаго требованія постепенно возрастаетъ, подобно снѣжному кому [3]).

Къ этой послѣдней точкѣ зрѣнія примыкаетъ отчасти и наше дѣйствующее законодательство. По новому уставу надписатель, коимъ вексель оплаченъ, можетъ требовать, по своему выбору, съ векселедателя или съ предшествующихъ надписателей: 1) сумму обратнаго удовлетворенія, которую долженъ былъ уплатить векселедержателю, съ 6% въ годъ на эту сумму со дня оплаты векселя, и 2) вознагражденіе въ 1/4% съ общей суммы. Здѣсь нѣтъ возмѣщенія издержекъ по протестамъ, потому что регрессъ надписателя основывается на протестѣ, уже совершенномъ со стороны векселедержателя.

IV. Форма регресса. Регредіентъ, обращаясь къ регрессату съ требованіемъ удовлетворенія, долженъ предъявить ему какъ самый вексель, такъ и актъ протеста [4]), который можетъ послужить основаніемъ для его собственнаго требованія. Особенностью нашего новаго вексельнаго

---

[1]) Совершенно неправильно называть это вознагражденіе коммиссіей (баронъ Нолькенъ) или провизіей (Федоровъ).

[2]) Такова точка зрѣнія Франц. торг. код. § 182; Исп. торг. код. § 529; Португ. торг. код. § 334.

[3]) Герм. векс. уставъ § 51; Англ. векс. уставъ § 57; Итал. торг. код. § 311; Сканд. векс. уставъ § 52; Швейц. обяз. законъ § 769.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 52.

устава является устраненіе прежней необходимости протестовать вексель въ неплатежѣ не только противъ векселедателя въ простомъ и акцептанта въ переводномъ векселѣ, но и противъ каждаго изъ надписателей. Но вмѣстѣ съ такимъ облегченіемъ связывается и необходимость передачи первоначальнаго акта протеста отъ векселедержателя регрессату и дальше во время всего хода обратнаго требованія.

Такимъ образомъ регрессатъ въ правѣ не производить требуемаго отъ него платежа, пока ему въ обмѣнъ не будутъ предложены вексель и актъ протеста. При письменномъ обращеніи къ регрессату требованіе (assignation) можетъ быть сдѣлано въ простомъ письмѣ.

Регрессатъ, получивъ въ свои руки вексель, по которому онъ произвелъ платежъ, въ правѣ зачеркнуть въ векселѣ какъ собственную надпись, такъ и надписи слѣдующихъ за нимъ надписателей [1]). Конечно, онъ можетъ зачеркнуть и другія надписи, такъ какъ документъ въ его рукахъ, но ему нѣтъ никакого интереса это дѣлать, такъ какъ всѣ другіе надписатели отвѣтственны передъ нимъ самимъ.

V. Выкупъ векселя. Наростаніе объема обратнаго требованія способно вызвать тревогу въ отвѣтственныхъ по векселю лицахъ, которыя предвидятъ, что очередь дойдетъ и до нихъ. Помимо ихъ воли и вины имъ придется уплачивать свыше того, на что они разсчитывали. Очевидно, ихъ интересъ по возможности ускорить приближеніе къ нимъ векселя, которое, по ходу регресса, отъ нихъ не зависитъ. Идя на встрѣчу такому намѣренію, законодательства предоставляютъ каждому изъ надписателей право потребовать у регредіента вексель въ обмѣнъ на сумму, которая ему въ данный моментъ слѣдуетъ. Только векселедатель въ простомъ векселѣ и трассантъ въ переводномъ лишены этого права, какъ истинные виновники того, что вексель остался неоплаченнымъ [2]).

Это положеніе, подъ именемъ выкупа, принято и нашимъ законодательствомъ. Отвѣтственное по векселю лицо въ правѣ выкупить опротестованный вексель у векселедержателя за причитающуюся послѣднему сумму съ процентами

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 52.

[2]) Герм. векс. уставъ ст. 48; Швейц. обяз. законъ § 766; Сканд. векс. уставъ § 48.

и издержками [1]). Законъ умалчиваетъ о пенѣ, оставляя впечатлѣніе, будто векселедержатель лишается ея, хотя къ тому не имѣется рѣшительно никакихъ основаній. По нашему закону, не ставится никакого ограниченія въ кругѣ лицъ, имѣющихъ право на выкупъ: слѣдовательно, права выкупа не лишены ни векселедатель въ простомъ векселѣ, ни акцептантъ въ переводномъ, если они, отказавшись первоначально платить, потомъ, во время начавшагося регресса, перемѣняютъ свое рѣшеніе. Если предложеніе о выкупѣ послѣдуетъ отъ нѣсколькихъ лицъ, то преимущество дается тому изъ нихъ, чей платежъ освободилъ бы отъ отвѣтственности наибольшее число обязанныхъ по векселю лицъ.

Въ случаѣ состоявшагося выкупа векселедержатель обязанъ учинить на самомъ векселѣ платежную росписку [2]). Хотя законъ ничего не говоритъ о передачѣ акта о протестѣ, но это само собою разумѣется, такъ какъ лицо выкупившее вексель становится само въ положеніе регредіента и можетъ возмѣстить уплаченное съ другихъ отвѣтственныхъ по векселю лицъ. Такая возможность, само собою разумѣется, исключена для векселедателя въ простомъ, для акцептанта въ переводномъ векселѣ. Законъ умалчиваетъ о послѣдствіяхъ отказа со стороны векселедержателя принять выкупную сумму. Такое послѣдствіе можетъ быть одно: нарушающій правила вексельнаго устава лишается вексельнаго права, т. е. лишается обратнаго требованія съ тѣхъ отвѣтственныхъ по векселю лицъ, которыя такимъ платежомъ были бы освобождены отъ отвѣтственности по векселю.

§ 148. Вексельное поручительство.

Литература. Friedrich, *Zur Lehre vom Wechselaval*, 1897; Ruhle, *Die Lehre von den Wechseleinreden in ihrer besonderen Anwendung auf die Wechselbürgschaft*, 1892.

I. Понятіе объ авалѣ. Однимъ изъ случайныхъ элементовъ вексельнаго обязательства можетъ быть вексельное

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 54.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 54.

поручительство, извѣстное подъ именемъ аваля [1]). Цѣль его—подкрѣпить довѣріе къ одному изъ отвѣтственныхъ по векселю лицъ въ виду возбуждаемыхъ сомнѣній къ его готовности и способности платить. Такое содѣйствіе дается или по дружескимъ основаніямъ или за вознагражденіе, напр. при соучастіи банка.

Эта поддержка кредита можетъ относиться къ личности векселедателя, трассанта или одного изъ надписателей. Нашъ законъ опредѣляетъ, что если не означено, за кого именно дается поручительство, то оно считается даннымъ за векселедателя [2]). Выставляемое въ законѣ предположеніе стремится истолковать поручительство въ направленіи, наиболѣе выгодномъ для наибольшаго числа отвѣтственныхъ лицъ.

Юридическая природа аваля возбуждаетъ большія затрудненія въ виду сомнительной постановки этого института въ западныхъ законодательствахъ и слабой научной разработки [3]). По нѣкоторымъ законодательствамъ, положеніе авалиста ничѣмъ не отличается отъ положенія всякаго другого отвѣтственнаго по векселю лица, и истинное его отношеніе къ тому, кого онъ поддерживаетъ, выступаетъ только внѣ векселя. Возможно даже сомнѣваться, нуженъ ли аваль, какъ особый видъ поручительства.

Сопоставляя прежде всего аваль съ общегражданскимъ поручительствомъ, мы должны признать, что новый уставъ значительно отступилъ отъ той конструкціи, какая была принята въ старомъ уставѣ. Прежде отвѣтственность авалиста наступала только въ случаѣ несостоятельности того, за кого онъ ручался [4]). Его преимущество передъ простымъ поручительствомъ [5]) было то, что отвѣтственность авалиста

---

[1]) Происхожденіе этого слова объясняется различно: faire valoir—дать цѣну, Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. IV, стр. 222; à valoir — для цѣнности, Boistel, *Précis de droit commercial*, стр. 542, a valle—внизу, Grünhut, *Wechselrecht*, т. II, стр. 22, прим. 6, также Littré, *Dictionnaire*.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 57.

[3]) Vivante, *Trattato del diritto commerciale*, т. III, стр. 339, наивно объясняетъ это печальное положеніе вопроса: la disciplina giuridica dell'avallo è fra le piu controverse perché ci manca il sussidio della legislazione e della dottrina tedesca.

[4]) Уставъ о векселяхъ 1893 г., ст. 93.

[5]) Т. X ч. 1, ст. 1557.

наступала при открытіи, а не при окончаніи конкурса. Новый уставъ стремится сблизить аваль съ срочнымъ поручительствомъ, въ пониманіи послѣдняго нашею практикою, признавшею, что поручитель и главный должникъ отвѣчаютъ передъ кредиторомъ одновременно и совмѣстно [1]).

Но и сейчасъ обнаруживаются недоразумѣнія въ пониманіи аваля по той конструкціи, какая придана ему новымъ уставомъ. Мотивы къ Уставу о векселяхъ 1902 года говорятъ, что „основная мысль новаго устава заключается въ томъ, что вексельное поручительство есть обязательство не субсидіарное (дополнительное), а самостоятельное". Мотивы отождествляютъ субсидіарное и дополнительное свойства обязательства, между тѣмъ какъ они совершенно различны. Именно въ той конструкціи, какая придана авалю новымъ уставомъ, за вексельнымъ поручительствомъ можетъ быть отвергнутъ признакъ субсидіарности, но не дополнительный характеръ. „Вексельный поручитель, говоритъ законъ [2]), отвѣтствуетъ точно такъ же, какъ и то лицо, за которое онъ поручился". Отсюда съ очевидностью слѣдуетъ, что векселедержатель въ правѣ требовать отъ авалиста платежа въ то же время и въ томъ же размѣрѣ, какъ и отъ главнаго должника. Онъ не обязанъ обращаться сначала къ главному должнику, а потомъ къ авалисту. Но изъ тѣхъ же словъ закона не менѣе очевидно, что обязательство авалиста только дополнительное, а не самостоятельное. Авалистъ отвѣчаетъ, „какъ и главный должникъ", а потому его отвѣтственность обусловливается характеромъ отвѣтственности того лица, за кого онъ поручился. Отсюда вытекаетъ, что недѣйствительность главнаго обязательства влечетъ за собою недѣйствительность и дополнительнаго. Если, напр., дано поручительство за одного изъ надписателей, который оказался несовершеннолѣтнимъ, то съ отпаденіемъ его отвѣтственности по недѣеспособности должна отпасть и отвѣтственность авалиста. Этотъ дополнительный характеръ аваля, основанный на приведенномъ выше текстѣ закона, еще ярче выступаетъ при сопоставленіи со словами, которыми законъ характеризуетъ отвѣтственность надписателей, которая дѣйствительно отличается свойствомъ самостоятельности: „какъ

---

[1]) Рѣш. Гражд. Кас. Деп. 1878, № 272.
[2]) Уставъ о векселяхъ ст. 59.

если бы каждымъ изъ нихъ выдано было самостоятельное на себя обязательство“ [1]).

Только съ этой точки зрѣнія можно понять отличіе авалиста отъ лица, совмѣстно выдающаго [2]) или совмѣстно передающаго вексель [3]). Трудно проводить это различіе такимъ образомъ, что совыдаватели или сонадписатели отвѣчаютъ при формальномъ существованіи всѣхъ вексельныхъ реквизитовъ, тогда какъ авалистъ отвѣчаетъ при формальномъ существованіи обязательства одного изъ отвѣтственныхъ лицъ, и въ то же время дѣлать выводы, что обязательство авалиста отпадаетъ, если на векселѣ нѣтъ подписи того лица, за кого онъ поручился, и обязательство это сохраняетъ силу, если окажется, что подпись этого лица поддѣльна [4]).

Возникаетъ еще вопросъ о соотношеніи между отвѣтственностью авалиста и индоссанта. Обнаруживается склонность объединить ихъ подъ однимъ общимъ наименованіемъ надписателей, тѣмъ болѣе, что, повидимому, съ экономической стороны тотъ и другой даютъ ручательство, и что цѣли аваля въ жизни нерѣдко достигаются путемъ индоссамента. Тѣмъ не менѣе дополнительное свойство вексельнаго поручительства сразу обнаруживаетъ это отличіе отъ индоссамента, имѣющаго свойство самостоятельности. Индоссантъ можетъ защищаться только такими возраженіями, которыя вытекаютъ изъ непосредственныхъ отношеній его къ векселедержателю [5]). Но авалисту нельзя отказать въ правѣ пользоваться и тѣми возраженіями, которыя вытекаютъ изъ непосредственныхъ отношеній того лица, за котораго онъ поручился, къ векселедержателю [6]).

II. Форма аваля. Выступить въ качествѣ авалиста можетъ только то лицо, которое еще не несетъ отвѣтственности по данному векселю въ силу иного основанія, потому что въ этомъ случаѣ аваль ничего не прибавилъ бы къ га-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 28.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 10.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 17.

[4]) Grünhut, *Wechselrecht*, II, стр. 23—24.

[5]) Уставъ о векселяхъ, ст. 33.

[6]) Это признаетъ Grünhut, *Wechselrecht*, т. II, стр. 29—30, но это отрицаетъ Vivante, *Trattato del diritto commerciale*, т. III, стр. 345 на томъ основаніи, что обязательство авалиста è un'obligazione autonoma (!).

рантіи правъ векселедержателя. Аваль со стороны векселедателя въ простомъ или акцептанта въ переводномъ векселѣ совершенно излишенъ, потому что они и безъ того отвѣтственны передъ всѣми. Но нѣтъ препятствій къ тому, чтобы надписатель, ниже стоящій, принялъ на себя поручительство за выше стоящаго надписателя или за трассанта, потому что онъ этимъ актомъ усиливаетъ свою отвѣтственность.

Аваль по нашему законодательству дается, за подписью поручителя, въ особой надписи, именуемой поручительной [1]). Слѣдовательно, аваль, въ духѣ вексельнаго обязательства, долженъ быть на векселѣ, а не внѣ векселя, какъ это, совершенно неправильно, допускается нѣкоторыми законодательствами [2]). Но болѣе детальнаго указанія, гдѣ именно на векселѣ должна быть поставлена поручительная надпись, въ законѣ не дано. Естественно было бы сблизить подписи того, кто ручается, съ подписью того, за кого ручаются. Но юридически необходимаго тутъ нѣтъ ничего. Поручительная надпись можетъ быть какъ на лицевой, такъ и на оборотной сторонѣ векселя, какъ на самомъ векселѣ, такъ и на добавочномъ листѣ.

Возраженія, которыми указывался бы характеръ поручительной надписи, нашимъ закономъ не даны [3]). Въ образцахъ приведено одно выраженіе „за такого-то ручаюсь", которое имѣетъ лишь примѣрное значеніе.

III. Дѣйствіе аваля. Данное поручительство создаетъ въ лицѣ авалиста отвѣтственность по векселю, но вмѣстѣ съ тѣмъ даетъ ему права.

Объемъ отвѣтственности, падающей на авалиста, не можетъ быть ниже вексельной суммы. По нашему законодательству, вексельное поручительство можетъ быть дано лишь во всей причитающейся по векселю суммѣ, а не въ части ея [4]). Но объемъ можетъ и возрасти по сравненію съ вексельной суммой при регрессѣ. Поручитель отвѣтствуетъ точно такъ же, какъ и то лицо, за которое онъ поручился,

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 57.

[2]) Франц. торг. код. § 142 п. 1: par acte separé; Бельг. законъ 1872 § 32; Голл. торг. код. § 131; Порт. торг. код. § 305.

[3]) На Западѣ—это bon pour aval, bon pour, per aval, als Bürge, als Garant, pel buon fine, per fidejussione и т. д.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 58.

слѣдовательно, съ авалиста можно требовать всего того, на что имѣетъ право регредіентъ при обратномъ требованіи.

Возбуждается ли отвѣтственность авалиста предварительнымъ обращеніемъ къ тому лицу, за котораго онъ поручился? Когда дѣло идетъ о поручительствѣ за векселедателя въ простомъ или за акцептанта въ переводномъ векселѣ, то вопросъ не возбуждаетъ сомнѣнія. Необходимость предварительнаго обращенія къ векселедателю и акцептанту, и констатированіе неплатежа протестомъ признается равно тѣмъ, кто выводитъ отвѣтственность авалиста изъ его обязательства, какъ надписателя, такъ и тѣми, кто основываетъ его отвѣтственность на поручительствѣ. Вопросъ становится сомнительнѣе, когда дѣло идетъ о поручителѣ за индоссанта. Такъ какъ по закону требуется только одинъ протестъ, удостовѣряющій неплатежъ со стороны векселедателя или акцептанта, то никакого протеста противъ индоссанта не можетъ быть, какъ условія обращенія къ поручителю. Дѣйствительно, законъ нашъ не знаетъ такого вида протеста. Но отсюда и возникаетъ затрудненіе. Если объемъ отвѣтственности поручителя обусловливается объемомъ отвѣтственности того лица, за кого онъ поручился, то обращеніе къ поручителю безъ предварительнаго обращенія къ должнику оставляетъ открытымъ, въ чемъ же должно заключаться это требованіе. Не въ правѣ ли авалистъ возражать, что для него остается недоказаннымъ, долженъ ли онъ платить именно то, что съ него требуютъ, такъ какъ ему неизвѣстно, чего не заплатилъ тотъ, за кого онъ ручался, съ которымъ одинаково онъ отвѣтствуетъ.

Какое значеніе для отвѣтственности авалиста можетъ имѣть упущеніе противъ векселедателя или акцептанта? Исходя изъ представленія объ отвѣтственности авалиста, какъ надписателя, можно придти къ заключенію, что упущеніе протеста должно имѣть своимъ послѣдствіемъ освобожденіе авалиста [1]). Однако исходный пунктъ здѣсь невѣренъ въ теоретическомъ отношеніи. Если же стать на точку зрѣнія нашего закона, постановляющаго, что вексельный поручитель отвѣтствуетъ точно такъ же, какъ и то лицо, за которое онъ поручился [2]), то придется признать, что авалистъ

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 55 См. баронъ Нолькенъ, *Уставъ о векселяхъ*, къ ст. 59, § 3.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 59.

за векселедателя или акцептанта, въ случаѣ упущенія протеста въ неплатежѣ, остается отвѣтственнымъ по векселю, и векселедержатель въ правѣ требовать съ него неуплаченную сумму съ 6% въ годъ со дня предъявленія иска [1]), авалистъ же за кого либо изъ надписателей освобождается отъ отвѣтственности по векселю.

Обращаясь къ правамъ авалиста, мы встрѣчаемся съ постановленіемъ нашего закона, что по оплатѣ векселя поручитель вступаетъ въ права векселедержателя какъ противъ лица, за которое поручился, какъ и противъ тѣхъ, которыя отвѣтствовали бы передъ этимъ лицомъ, если бы оно само оплатило вексель [2]). Отсюда слѣдуетъ, 1) что авалистъ можетъ требовать лишь столько, сколько долженъ былъ платить тотъ, за кого онъ поручился, и 2) что онъ вынужденъ признать силу тѣхъ возраженій, какія могли быть сдѣланы противъ того, за кого онъ поручился.

§ 149. Вексельное посредничество.

Литература. Böhrka, *Die Ehrenannahme*, 1903; Grün, *Das Ehrenakzept*, 1904; Meth, *Die Ehrenzahlung des Wechselrechts*, 1905.

I. Общее понятіе. Возможны случаи, когда векселедатель, трассируя вексель, сомнѣвается, исполнитъ ли лицо, обозначенное имъ въ качествѣ плательщика, даваемое ему порученіе. Можетъ случиться, что ко времени предъявленія ему векселя къ принятію или къ платежу плательщикъ не будетъ имѣть основанія къ тому или не захочетъ платить. Отправленные плательщику товары, которые должны бы служить покрытіемъ, могутъ не дойти во-время. Возможенъ и тотъ случай, что плательщикъ, несомнѣнно имѣющій достаточное основаніе принять и платить по трассированному на него векселю, возбуждаетъ сомнѣніе въ трассантѣ на счетъ своей платежеспособности: трассантъ хочетъ использовать векселемъ долгъ, но опасается за осуществленіе попытки.

Между тѣмъ остановка въ принятіи векселя, или въ платежѣ по нему влечетъ за собою весьма непріятныя по-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 35 и 103 п. 3.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 59.

слѣдствія для трассанта. Прежде всего страдаетъ его кредитъ. Не входя въ детальное разсмотрѣніе причинъ, почему не состоялся платежъ, торговый міръ остается подъ впечатлѣніемъ ненадежности векселей, выдаваемыхъ такимъ то лицомъ, въ рискованности принимать отъ него тратты вмѣсто наличныхъ денегъ. Кромѣ опасности для кредита, векселедателю угрожаетъ и опасность регресса, при которомъ обратное требованіе, докатываясь постепенно до него, можетъ сильно возвыситься въ размѣрѣ по сравненію съ первоначальной вексельной суммой.

Въ томъ же положеніи и подъ вліяніемъ тѣхъ же опасеній можетъ оказаться и каждый надписатель. Въ то время, когда онъ принималъ вексель отъ векселедателя или векселедержателя, у него не было никакихъ сомнѣній относительно плательщика. Но съ того времени обстоятельства перемѣнились, до него, нынѣшняго векселедержателя, доходятъ слухи, внушающія ему такія опасенія, какихъ не имѣлъ ни онъ самъ, ни его предшественники. Естественно съ его стороны подумать о средствѣ предупредить возможность непринятія или неплатежа по векселю, который будетъ снабженъ его подписью при дальнѣйшемъ ходѣ.

Способомъ устраненія опасности непринятія или неплатежа по векселю со стороны лица, которое должно бы оплатить его, является указаніе въ векселѣ еще одного или нѣсколькихъ лицъ, къ которымъ слѣдуетъ обратиться на случай какихъ нибудь затрудненій со стороны перваго лица.

Съ другой стороны, непринятіе векселя или неплатежъ по нему могутъ оказаться совершенно неожиданными для трассанта и для надписателей, у которыхъ до того не возникало никакихъ сомнѣній, которые поэтому не приняли никакихъ мѣръ предупрежденія. Если въ это время выступитъ лицо, совершенно постороннее векселю, но, можетъ быть, не постороннее тѣмъ лицамъ, имена которыхъ значатся на векселѣ, и выразитъ желаніе остановить готовящійся ударъ ихъ торговой чести, то въ огромномъ большинствѣ случаевъ оно явится въ высшей степени желаннымъ спасителемъ. Основаніемъ для его вмѣшательства можетъ служить дружба, желаніе оказать кредитъ, торговыя отношенія, нравственно обязывающія къ такой поддержкѣ, собственный интересъ не допустить такую-то фирму до про-

тестовъ, даже коварное намѣреніе скупить чьи либо векселя. Его вмѣшательство благодѣтельно независимо отъ его отношеній къ одному изъ участниковъ вексельнаго отношенія, потому что оно освобождаетъ нерѣдко и многихъ другихъ.

Такое привлеченіе посторонняго лица путемъ предварительнаго его назначенія или позднѣйшаго допущенія къ принятію или къ платежу по векселю носитъ названіе посредничества. Соотвѣтственно сказанному уже можно видѣть, что соучастіе посредника можетъ быть различныхъ видовъ. По моменту, когда онъ вступаетъ въ отношеніе, посредничество можетъ быть раздѣлено на: 1) посредничество въ принятіи и 2) посредничество въ платежѣ [1]). По основанію его вступленія въ отношеніе, т. е. смотря по тому, былъ ли онъ заранѣе назначенъ въ векселѣ на случай непринятія или неплатежа, или же предлагаетъ свои услуги по собственному усмотрѣнію, спасая чью либо честь, посредничество можетъ быть раздѣлено на: 1) посредничество на случай и 2) посредничество за честь [2]).

II. Посредничество на случай непринятія. Этотъ видъ посредничества относится только къ переводному векселю, такъ какъ простой вексель не нуждается въ акцептѣ. Назначеніе посредника на случай, если вексель не будетъ принятъ указаннымъ въ немъ плательщикомъ, можетъ исходить отъ трассанта или надписателя, но не отъ самого плательщика [3]). Въ качествѣ посредника можетъ быть назначено не только постороннее векселю лицо, но также и самъ векселедатель или надписатель. Въ самомъ дѣлѣ, векселедатель, выдавая вексель на своего должника, можетъ имѣть сомнѣніе въ готовности и способности этого лица акцептовать предъявленный ему вексель. Не желая доводить до протеста и регресса, векселедатель, на случай неудачи предъявленія къ акцепту, назначаетъ самого себя посредникомъ, принимающимъ вексель и тѣмъ предупреждающимъ непріятныя послѣдствія. То же самое можетъ сдѣ-

---

[1]) Классификація по преимуществу французская: acceptation par intervention и paiement par intervention.

[2]) Классификація по преимуществу германская: Nothadresse или Nothintervention съ одной стороны, Ehrenaccept, Ehrenzahlung—съ другой.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 105.

лать и каждый изъ надписателей. Посредникъ можетъ быть назначенъ въ единственномъ числѣ, но могутъ быть назначены и нѣсколько лицъ.

Формы, въ которой должно быть сдѣлано назначеніе посредничества, нашъ законъ не указываетъ, если не считать образца посредническаго назначенія, предложеннаго уставомъ [1]). Содержаніе назначенія должно состоять изъ указанія, кого назначаютъ посредникомъ и кто назначаетъ. Мѣсто этого назначенія можетъ быть отведено немедленно вслѣдъ за указаніемъ плательщика, хотя на практикѣ излюбленнымъ пріемомъ является поперечная приписка на лицевой сторонѣ. Такое назначеніе можетъ быть сдѣлано только на самомъ векселѣ или на добавочномъ листѣ, являющемся его естественнымъ продолженіемъ, но не на копіи. Мѣсто, гдѣ вексель имѣетъ быть предъявленъ посреднику къ принятію, не должно разниться отъ назначеннаго мѣста предъявленія плательщику къ принятію [2]).

Основной вопросъ въ посредничествѣ на случай непринятія состоитъ въ томъ, долженъ ли векселедержатель, не получившій акцепта отъ плательщика, обратиться къ назначенному посреднику, или только можетъ? Другими словами, имѣетъ ли назначеніе посредника на случай непринятія характеръ обязательный или только факультативный? Почти всѣ законодательства [3]) вмѣняютъ векселедержателю въ обязанность въ случаѣ непринятія векселя назначеннымъ въ немъ плательщикомъ предъявить вексель къ принятію назначенному въ векселѣ посреднику на случай. Также рѣшался этотъ вопросъ въ нашемъ старомъ уставѣ о векселяхъ [4]), который угрожалъ неисправному векселедержателю лишеніемъ права требовать обезпеченія.

Иначе поставленъ вопросъ въ новомъ вексельномъ уставѣ, который перешелъ на сторону принципа факультативности. Мотивы, побудившіе законодателя отказаться отъ принципа обязательности, заключались въ томъ, будто онъ противорѣчитъ требованіямъ торговой практики: „при покупкѣ векселя

---

[1]) Иностранныя формулы: au besoin chez; im Falle der Noth bei; al bisogno; in case of need.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 61, по аналогіи.

[3]) Герм. векс. уставъ § 56; Швейц. обяз. законъ § 774; Скандин. векс. уставъ § 56.

[4]) Уставъ о векселяхъ 1893 г. ст. 47.

въ торговомъ быту принято обращать почти исключительное вниманіе на личность и имущественное положеніе прямого плательщика, личность же плательщика на случай нужды можетъ быть совершенно неизвѣстна пріобрѣтателю векселя". Соображенія эти едва ли отвѣчаютъ дѣйствительности. Солидный коммерсантъ, пріобрѣтая вексель, обратитъ вниманіе не только на имя плательщика, но и всѣхъ отвѣтственныхъ по векселю лицъ, опредѣляя благонадежность векселя по совокупности участниковъ въ векселѣ. То обстоятельство, что потребовалось назначеніе посредника, должно внушить солидному коммерсанту мысль о необходимости оцѣнить платежеспособность и другихъ, кромѣ плательщика, лицъ. Личность посредника, если назначеніе его имѣетъ вообще смыслъ, должна быть внушительнѣе имени плательщика. Въ дѣйствительности личность плательщика можетъ быть мало еще извѣстна въ торговомъ мірѣ, но векселедатель трассируетъ на него вексель, желая скорѣе заставить его разсчитаться, и, именно съ цѣлью укрѣпленія кредита векселя, онъ присоединяетъ общеизвѣстнаго посредника, въ которомъ онъ не сомнѣвается и котораго, онъ надѣется, не придется безпокоить. При этихъ условіяхъ позволить векселедержателю обойти посредника и требовать досрочнаго удовлетворенія, несмотря на полную обезпеченность его правъ по векселю, представляется совершено неправильнымъ.

Тѣмъ не менѣе дѣйствующее законодательство наше постановляетъ, что векселедержатель въ правѣ отклонить „каждое" посредничество [1]).

Если, однако, векселедержатель воспользовался своимъ правомъ и, потерпѣвъ неудачу у плательщика, обратился къ назначенному посреднику, то онъ долженъ заручиться его надписью на векселѣ, такъ какъ никакое обѣщаніе, данное внѣ векселя, неспособно замѣнить акцепта. Акцептъ посредника производится въ той же формѣ, какъ и акцептъ плательщика, и данное имъ обѣщаніе платить подлежитъ тѣмъ же пріемамъ толкованія. Необходимо, чтобы употребляемыя посредникомъ выраженія не оставляли сомнѣнія въ томъ, 1) что онъ готовъ платить по векселю въ срокъ, и 2) что онъ принимаетъ обязательство въ качествѣ посредника.

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 106. По сопоставленію съ ст. 105 не подлежитъ сомнѣнію, что дѣло идетъ и о посредничествѣ на случай.

Поставивъ свою подпись на векселѣ, предъявленномъ ему къ акцепту, посредникъ обязывается безусловно, какъ акцептантъ, и никакія оговорки или ограниченія не могутъ быть соединены съ посредническимъ принятіемъ. Единственное ограниченіе, которое возможно для посредника,—это въ суммѣ принимаемаго обязательства: частичный акцептъ возможенъ и для посредника на случай непринятія [1]).

Акцептъ со стороны посредника есть вексельное обязательство, а потому посредникъ-акцептантъ долженъ обладать общею и вексельною дѣеспособностью.

Послѣдствія принятія векселя со стороны посредника весьма серьезны. Если отказъ плательщика принять вексель, засвидѣтельствованный протестомъ, давалъ право векселедержателю, по нашему законодательству, на досрочное удовлетвореніе, то акцептъ посредника лишаетъ его этой возможности [2]). Векселедержатель становится въ то самое положеніе, въ какомъ находился бы, если бы вексель былъ акцептованъ плательщикомъ,—онъ вынужденъ ожидать наступленія срока платежа, когда онъ въ правѣ будетъ потребовать удовлетворенія.

Если, наоборотъ, назначенный плательщикъ, къ которому векселедержатель пожелалъ обратиться, откажется отъ принятія векселя, то векселедержателю остается воспользоваться тѣмъ правомъ, которое принадлежало ему вслѣдствіе отказа со стороны плательщика, т. е. обратиться къ трассанту или надписателямъ съ требованіемъ досрочнаго удовлетворенія, или же онъ можетъ выжидать срока платежа. Такъ какъ обращеніе къ назначенному посреднику для векселедержателя было необязательно, то ему нѣтъ необходимости констатировать отказъ посредника протестомъ.

III. Посредничество на случай неплатежа. Назначеніе посредника на случай неплатежа со стороны вексельнаго должника возможно какъ въ переводномъ, такъ и въ простомъ векселѣ. Въ послѣднемъ посредникъ можетъ быть назначенъ только кѣмъ-либо изъ надписателей, но не векселедателемъ, который самъ обязанъ въ срокъ платить. Что касается переводнаго векселя, то здѣсь обыкновенно сливается назначеніе посредника на случай неплатежа съ

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 105.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 108.

назначенiемъ посредника на случай непринятiя. Всякое назначенiе посредника до акцепта разсчитано на оба случая. Но возможно, конечно, что вексель, трассированный на лицо, не возбуждавшее ни въ комъ сомнѣнiй вплоть до самаго акцепта, потребуетъ назначенiя посредника кѣмъ либо изъ надписателей, когда до него дойдутъ извѣстiя объ измѣненiи матерiальнаго положенiя плательщика, ставшаго уже акцептантомъ.

Если посредникъ былъ назначенъ до акцепта и принялъ вексель за плательщика, то тѣмъ самымъ онъ принялъ на себя отвѣтственность передъ векселедержателемъ. Тѣмъ не менѣе, въ срокъ платежа послѣднiй, прежде чѣмъ обращаться къ посреднику, обязанъ обратиться къ первоначальному плательщику, и, только послѣ удостовѣреннаго протеста, въ правѣ обратиться къ посреднику. Эта невозможность непосредственнаго обращенiя къ акцептовавшему посреднику, минуя отвергшаго вексель плательщика, вытекаетъ изъ субсидiарной отвѣтственности посредника.

Предположимъ, что плательщикъ, не принявшiй въ свое время трассированнаго на него векселя, заплатилъ по нему, когда онъ былъ предъявленъ ему правильнымъ векселедержателемъ въ срокъ платежа. Этотъ фактъ снимаетъ отвѣтственность съ посредника и дѣлаетъ его уже постороннимъ векселю. Въ противномъ случаѣ, т. е. если отъ плательщика, акцептовавшаго ранѣе вексель или отвергшаго его, платежа не получено, векселедержатель обязанъ обратиться къ посреднику. На этотъ разъ нашъ законъ признаетъ принципъ обязательности предъявленiя векселя [1]). Вексель долженъ быть предъявленъ посреднику, акцептовавшему его, до истеченiя слѣдующаго за совершенiемъ протеста непраздничнаго дня вмѣстѣ съ актомъ протеста. Но обязательность предъявленiя имѣется и въ томъ случаѣ, если посредничество было назначено послѣ акцепта и если оно было назначено къ простому векселю, гдѣ акцепта и не можетъ быть. Упущенiе этого обязательнаго предъявленiя будетъ имѣть своимъ послѣдствiемъ для векселедержателя потерю имъ права регресса.

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 63 и 110 п. 3. Это взглядъ общепринятый въ законодательствахъ. Исключенiе составляютъ Францiя и Бельгiя.

Изъ закона обнаруживаются условія, при которыхъ предъявленіе должно состояться и при которыхъ посредникъ платитъ. 1) Обращенію къ нему должно предшествовать безуспѣшное обращеніе къ плательщику въ переводномъ, къ векселедателю въ простомъ векселѣ. 2) Посреднику должны быть предъявлены какъ самый вексель, такъ и актъ протеста. 3) Предъявленіе должно состояться до истеченія слѣдующаго за совершеніемъ протеста непраздничнаго дня. При наличности этихъ условій посредникъ, акцептовавшій ранѣе вексель, обязывается заплатить векселедержателю: a) вексельную сумму, b) 6% годовыхъ со дня срока платежа, c) издержки, сопряженныя съ протестами [1]). Пени платить онъ не обязанъ. Если вексель предъявляется назначенному посреднику, который ранѣе векселя не принималъ, то векселедержатель только тогда можетъ считать себя удовлетвореннымъ, когда ему будетъ заплачено въ томъ же размѣрѣ, такой указанъ выше [2]).

Посредникъ, въ отвѣтъ на обращеніе къ нему, можетъ удовлетворить векселедержателя или отказать ему въ платежѣ.

1. Въ первомъ случаѣ, если посредникъ заплатилъ, онъ въ правѣ требовать врученія ему векселя и акта протеста, съ отмѣткою на послѣднемъ объ учиненіи имъ платежа, и вступаетъ въ права векселедержателя противъ лица, за счетъ котораго произведенъ платежъ, а равно противъ отвѣтственныхъ передъ послѣднимъ лицъ и противъ векселедателя въ простомъ векселѣ, противъ акцептанта въ переводномъ [3]).

2. Во второмъ случаѣ, когда посредникъ,—все равно, акцептовавшій ранѣе или нѣтъ,—отказываетъ векселедержателю въ платежѣ, фактъ неплатежа со стороны назначеннаго посредника долженъ быть немедленно удостовѣренъ дополнительно къ акту протеста въ общемъ порядкѣ протеста [4]). Если отказъ послѣдовалъ со стороны посредника-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 109.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 60.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 64 и 110 п. 5.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 63 и 110 п. 3. Законъ говоритъ, что „послѣдствія (?) этого предъявленія должны быть въ тотъ же срокъ удостовѣрены въ актѣ протеста или въ дополненіи къ нему". Но такъ какъ актъ протеста уже долженъ быть предъявленъ, то рѣчь можетъ идти только о дополненіи.

акцептанта, то къ нему можетъ быть обращено взысканіе по векселю, какъ ко всякому вексельному должнику. Если же акцепта съ его стороны ранѣе не было или предъявленъ былъ простой вексель, то никакой вексельной отвѣтственности для посредника быть не можетъ, и векселедержателю остается воспользоваться правомъ регресса, которымъ онъ пользуется въ предыдущемъ случаѣ только тогда, если, не хочетъ прибѣгнуть къ вексельному взысканію.

IV. Посредничество за честь при непринятіи. Въ тотъ моментъ, когда обнаружится, что лицо, назначенное въ переводномъ векселѣ въ качествѣ плательщика, не можетъ или не въ состояніи выполнить ожидаемой отъ него услуги, можетъ выступить, неожиданно для участниковъ вексельнаго отношенія, постороннее лицо и выразить свою волю обязаться акцептомъ. Такое случайное вмѣшательство посторонняго лица предполагаетъ, что въ векселѣ не были указаны посредники на случай непринятія или же назначенные не приняли. Какимъ образомъ можетъ произойти это вмѣшательство? Какимъ образомъ узнаетъ постороннее лицо о происшедшемъ непринятіи? Очевидно, въ основѣ вмѣшательства лежитъ совершенно случайный фактъ, давшій возможность постороннему лицу узнать о готовящемся протестѣ, напр. если это лицо находилось въ конторѣ нотаріуса, куда явился векселедержатель для совершенія протеста.

Самовольное вмѣшательство посторонняго лица, предлагающаго свой акцептъ, не можетъ быть обязательно для векселедержателя. Принципъ обязательности, вполнѣ умѣстный, когда дѣло идетъ о посредникахъ на случай, непригоденъ для посредниковъ за честь. Принимая вексель отъ трассанта или надписателя, векселедержатель имѣлъ довѣріе къ лицу, указанному въ качествѣ плательщика, и съ другими лицами, означенными въ векселѣ, въ качествѣ отвѣтственныхъ лицъ. Векселедержатель не можетъ быть принужденъ принять посредничество лица, совершенно ему неизвѣстнаго или даже извѣстнаго со стороны своей неблаганадежности. Заставить векселедержателя принять предлагаемый акцептъ, значитъ навязать ему должника, которому онъ, вѣритель, не вѣритъ. Поэтому наше законодательство, по примѣру всѣхъ европейскихъ странъ, предоставляетъ допущеніе добровольнаго посредника усмотрѣнію векселе-

держателя: векселедержатель въ правѣ отклонить каждое посредничество [1]).

Изъ принципа необязательности добровольнаго посредничества законъ дѣлаетъ исключеніе въ томъ случаѣ, когда посредничество предлагаетъ лицо, назначенное плательщикомъ. Оно отказывается принять вексель въ качествѣ назначеннаго плательщика, но оно готово принять его въ качествѣ добровольнаго посредника. Плательщикъ можетъ имѣть свои основанія къ тому: принимая вексель, какъ плательщикъ, онъ не имѣетъ никакихъ правъ къ трассанту, тогда какъ принимая, какъ посредникъ, онъ сохраняетъ права въ отношеніи лица, за честь котораго вступился. Съ своей стороны, векселедержатель не имѣетъ ничего возразить противъ такого предложенія: вѣдь онъ принималъ вексель, въ которомъ это же лицо было означено плательщикомъ, и потому онъ не въ состояніи объяснить, почему онъ не вѣритъ тому же лицу, когда тотъ предлагаетъ акцептъ въ качествѣ посредника. Наше законодательство постановляетъ, что если самъ плательщикъ предложитъ принять вексель за честь въ полной суммѣ, то векселедержатель не въ правѣ отклонить такое предложеніе подъ опасеніемъ утраты права на предъявленіе векселя къ досрочному платежу [2]).

Посредникъ, принимающій вексель, обязанъ надписать на векселѣ, за честь кого онъ совершаетъ принятіе [3]). Принятіе можетъ быть совершено за честь трассанта или одного изъ надписателей, вообще за одно изъ тѣхъ лицъ, которыя приняли на себя вексельное обязательство. Слѣдовательно, посредничество въ принятіи не можетъ быть совершено за плательщика, отказавшагося отъ акцепта. Не можетъ оно быть сдѣлано и за честь акцептанта, потому что посредничество въ принятіи предполагаетъ отсутствіе акцептанта. При умолчаніи со стороны посредника, за честь кого онъ принимаетъ вексель, наше законодательство [4]), слѣдуя иностраннымъ, допускаетъ предположеніе, что вексель принятъ за честь трассанта [5]). Этимъ имѣется въ виду по возмож-

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 106.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 106.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 107.

[4]) Герм. векс. уставъ § 59; Итал. торг. код. § 272; Швейц. обяв. законъ § 777.

[5]) Уставъ о векселяхъ, ст. 107.

ности увеличить кругъ лицъ, передъ которыми отвѣчаетъ посредникъ въ силу принятія, такъ какъ отвѣтственнымъ является онъ передъ тѣмъ лицомъ, за честь котораго принялъ вексель, а также передъ тѣми, къ кому отъ этого лица перешелъ вексель по надписямъ.

Въ качествѣ посредника можетъ выступить каждое лицо, обладающее вексельною дѣеспособностью. Можетъ быть, было бы правильнѣе не допускать къ добровольному посредничеству лицъ, уже участвующихъ въ векселѣ [1]). Но, въ виду полнаго молчанія нашего законодательства по вопросу, кто можетъ выступить въ качествѣ добровольнаго посредника, нельзя отрицать допустимости посредничества, предлагаемаго кѣмъ-либо изъ надписателей, даже самимъ трассантомъ.

Форма добровольнаго посредничества не отличается отъ формы обыкновеннаго акцепта. Единственное отличіе—это указаніе, за честь кого принимается вексель, хотя упущеніе указанія не поражаетъ акцепта, такъ какъ восполняется самимъ закономъ. „Принятіе за честь означается въ особой о семъ надписи на векселѣ за подписью посредника“ [2]). Тѣ же выраженія, то же мѣсто.

Посредникъ, съ принятіемъ векселя за честь, принимаетъ на себя отвѣтственность передъ всѣми преемниками того лица, за честь котораго принялъ вексель [3]). Посредникъ обязывается условно,—если въ срокъ не заплатитъ плательщикъ. Внѣ этого условія, вытекающаго изъ самаго существа отношенія, никакія условныя оговорки недопустимы. Однако, возможенъ частичный акцептъ для всякаго посторонняго посредника, но плательщикъ, выступающій въ роли посредника, въ правѣ навязать векселедержателю только полный акцептъ [4]).

Послѣдствіемъ принятія посредничества и установленія обязательства въ лицѣ посредника является лишеніе векселедержателя того права на досрочное удовлетвореніе, которое принадлежало бы ему въ силу непринятія векселя [5]).

Вопросъ о стеченіи посредниковъ, т. е. о выступленіи

---

[1]) Такова точка зрѣнія Франц. торг. код. § 126; Англ. векс. устава § 65.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 107.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 109.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 105 и 106.

[5]) Уставъ о векселяхъ, ст. 108.

нѣсколькихъ лицъ съ предложеніемъ посредничества, разрѣшается на основѣ свободнаго усмотрѣнія со стороны векселедержателя. Если векселедержателю принадлежитъ право, допустить или нѣтъ къ посредничеству вообще, то отъ него же зависитъ рѣшеніе вопроса, кого допустить и кому отдать преимущество.

V. Посредничество за честь при неплатежѣ. Когда, съ наступленіемъ срока платежа, при предъявленіи требованія къ векселедателю въ простомъ, къ плательщику въ переводномъ векселѣ, обнаруживается, что вексельный должникъ не желаетъ или не въ состояніи платить,—можетъ, неожиданно для участвующихъ въ векселѣ, выступить постороннее лицо и предложить платежъ, спасая тѣмъ коммерческую честь того или другого изъ отвѣтственныхъ по векселю лицъ. Такое вмѣшательство безъ всякаго порученія въ интересѣ другихъ представляетъ собою negotiorum gestio [1]).

Принятіе предложенія такого добровольнаго посредника по всѣмъ законодательствамъ считается обязательнымъ для векселедержателя. Въ самомъ дѣлѣ, если допущеніе посторонняго лица къ акцепту ставится на усмотрѣніе векселедержателя, такъ это потому, что послѣдній не можетъ быть принужденъ вѣрить тому, къ кому у него нѣтъ довѣрія. Напротивъ, когда постороннее лицо предлагаетъ деньги, какія слѣдуетъ получить векселедержателю, у послѣдняго нѣтъ рѣшительно никакихъ основаній къ отклоненію предложенія. Онъ ровно ничѣмъ не рискуетъ и потому не въ правѣ задерживать освобожденіе отвѣтственныхъ по векселю лицъ. Такъ наше законодательство и постановляетъ, что векселедержатель „долженъ принять платежъ", если явится посредникъ, предлагающій платежъ за честь [2]).

Обязательный пріемъ предлагаемаго платежа предполагаетъ наличность условій, при которыхъ происходитъ вмѣшательство посредника. 1) За честь кого можетъ вступиться посредникъ? Въ переводномъ векселѣ—за любого изъ надписателей и за векселедателя, только не за акцептанта, въ простомъ векселѣ за любого изъ надписателей, только не

---

[1]) Chalmers, *A Digest of the Law of Bills of Exchange*, 1903, стр. 231—233; Thaller, *Traité élémentaire de droit commercial*, стр. 679.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 60, 66, 110.

за векселедателя [1]). Это объясняется тѣмъ, что платежъ за того, кто долженъ самъ платить въ первую голову, не облегчаетъ нисколько общаго положенія. 2) Кто можетъ явиться съ предложеніемъ? Прежде всего всякое постороннее лицо, безъ всякаго отношенія къ вопросу о вексельной дѣеспособности, такъ какъ предложеніе платежа не есть принятіе на себя вексельнаго обязательства. Въ качествѣ добровольнаго посредника можетъ выступить любой изъ надписателей, а въ переводномъ еще и трассантъ. 3) Когда должно быть сдѣлано предложеніе платежа? По закону, посредничество за честь можетъ быть предложено до или во время совершенія протеста, но во всякомъ случаѣ до составленія акта о протестѣ [2]). 4) Чтó должно быть предложено? Векселедержатель только тогда обязанъ принять предлагаемый ему платежъ, если предложена: a) вся причитающаяся по векселю сумма, b) съ 6% въ годъ со дня срока платежа и c) сопряженными съ протестами издержками [3]). Слѣдовательно, предложеніе частичнаго платежа для векселедержателя необязательно.

Въ случаѣ, если бы векселедержатель отклонилъ предложеніе посредника за честь и приступилъ къ составленію протеста въ неплатежѣ, посредникъ, не допущенный къ платежу, въ правѣ требовать, чтобы о его предложеніи было упомянуто въ актѣ протеста или въ дополненіи къ этому акту. Векселедержатель же, отклонившій платежъ, лишается права обратнаго требованія съ тѣхъ отвѣтственныхъ по векселю лицъ, которыя такимъ платежемъ были бы освобождены отъ отвѣтственности по векселю [4]).

Посредничество въ платежѣ будетъ имѣть своимъ послѣдствіемъ освобожденіе нѣкоторыхъ изъ обязанныхъ по векселю лицъ отъ тяготѣвшей надъ ними отвѣтственности. Платежъ за честь трассанта освободитъ отъ отвѣтственности всѣхъ надписателей, платежъ за честь кого либо изъ надписателей освобождаетъ всѣхъ тѣхъ надписателей, которые отвѣчали бы передъ нимъ по праву регресса.

Посредникъ, по оплатѣ имъ векселя, въ правѣ требовать врученія ему векселя и акта протеста, съ отмѣткою на

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 66 и 110 п. 2.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 66.
[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 60 и 66.
[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 62 и 66.

послѣднемъ объ учиненномъ имъ платежѣ. Вмѣстѣ съ тѣмъ онъ вступаетъ въ права векселедержателя противъ лица, за счетъ котораго произвелъ платежъ, а равно противъ всѣхъ отвѣтственныхъ передъ послѣднимъ лицъ [1]).

Съ точки зрѣнія цѣли посредничества разрѣшается вопросъ о стеченіи посредниковъ при платежѣ за честь. Если въ посредничествѣ при непринятіи вопросъ рѣшался по усмотрѣнію векселедержателя, то въ посредничествѣ при неплатежѣ вопросъ рѣшается помимо его воли, самимъ закономъ [2]). Если платежъ предлагается нѣсколькими посредниками, то преимущество отдается тому изъ нихъ, чей платежъ освобождаетъ отъ отвѣтственности наибольшее число лицъ. Очевидно, что въ простомъ векселѣ преимущество на сторонѣ того посредника, который вступается за честь перваго надписателя, въ переводномъ—который вступается за честь трассанта. Однако если платежъ предлагается акцептантомъ за честь, то этотъ посредникъ отодвигаетъ всѣхъ другихъ [3]).

Если бы оказалось, что посредникъ, не допущенный къ платежу и заявившій о томъ при протестѣ, имѣлъ упомянутое выше преимущество передъ другимъ посредникомъ, допущеннымъ къ платежу, то послѣдній, хотя бы и учинилъ платежъ, лишается права обратнаго требованія съ тѣхъ отвѣтственныхъ лицъ, которыя платежомъ устраненнаго посредника освободились бы отъ отвѣтственности [4]).

§ 150. Вексельная давность.

Литература. Федоровъ, *Вексельное право*, 1906, стр. 635—654.

I. Понятіе о вексельной давности. Подъ именемъ вексельной давности слѣдуетъ понимать потерю права обращаться къ суду съ искомъ о содѣйствіи осуществленію требованія по векселю, оставшемуся полностью или частью неоплаченнымъ, за истеченіемъ установленнаго въ законѣ времени, въ продолженіе котораго такое обращеніе могло

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 64, 66 и 110 п. 5.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 65, 66.
[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 110 п. 4.
[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 65, 66 и 110.

быть сдѣлано. Такимъ образомъ вексельная давность представляется видомъ исковой давности [1]).

Этотъ взглядъ на значеніе того срока, съ истеченіемъ котораго нашъ дѣйствующій законъ освобождаетъ отъ всякой отвѣтственности по векселю лицъ, отвѣтственныхъ по нему [2]), не совпадаетъ съ точкою зрѣнія на этотъ срокъ, выраженный въ „Мотивахъ", приложенныхъ къ изданному въ 1902 году Уставу о векселяхъ [3]). Въ этихъ „Мотивахъ" проводится мысль о рѣзкомъ отграниченіи понятія о срокѣ для предъявленія иска по векселю отъ понятія объ исковой давности. Эта точка зрѣнія, которую имѣлось въ виду провести въ наше законодательство, объяснялась главнымъ образомъ желаніемъ устранить примѣненіе къ векселямъ общихъ правилъ о давности. По мнѣнію „Мотивовъ", на Западѣ, гдѣ въ вексельныхъ уставахъ правила о срокахъ для предъявленія исковъ по векселямъ входятъ въ составъ главы о такъ называемой вексельной давности, возбуждаются постоянныя сомнѣнія, насколько къ такъ называемой вексельной давности примѣнимы постановленія гражданскихъ законовъ о давности. „Мотивы" надѣялись устранить всѣ эти сомнѣнія: 1) исключеніемъ выраженія „вексельная давность", 2) категорическимъ указаніемъ на дѣйствіе пропуска сроковъ для иска по векселямъ.

Однако устранить сомнѣнія не удалось ни тѣмъ, ни другимъ путемъ.

Едва ли допустимо серьезно утверждать, что исключеніе выраженія „вексельная давность" способно устранить возможность примѣненія къ сроку для предъявленія иска по вексельному требованію постановленій о давности. Примѣнимость нормъ обусловливается не наименованіемъ, а содержаніемъ. Когда будетъ признано, что данная норма, по существу своему, относится къ исковой давности, то она войдетъ въ систему права подъ этотъ отдѣлъ, если законъ прямо не воспретитъ этого, какъ это и случилось въ настоящемъ случаѣ. Отсюда слѣдуетъ, напр., что судъ самъ не

---

[1]) Ср. Шершеневичъ, *Учебникъ русскаго гражданскаго права*, 7 изд. 1909, стр. 188.

[2]) Я говорю „приложенныхъ", потому что мотивы эти соотвѣтствовали проекту 1884 г., а не 1899 г., который превратился въ законъ.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 77.

возбуждаетъ вопроса о пропускѣ срока (о давности), если стороны на нее не ссылались [1]).

Въ статьяхъ Устава о векселяхъ, которыя посвящены настоящему вопросу, нельзя открыть того категорическаго разграниченія понятій, какое хотѣлось бы видѣть авторамъ мотивовъ. Законъ говоритъ: „пропускъ срока для предъявленія иска къ отвѣтственнымъ по векселю лицамъ самъ собою освобождаетъ отъ всякой отвѣтственности по векселю тѣхъ изъ сихъ лицъ, въ отношеніи коихъ срокъ пропущенъ“[2]). Смыслъ приведенной статьи совершенно не содержитъ того рѣшительнаго разграниченія двухъ понятій, которое дѣлало бы невозможнымъ подведеніе правилъ о пропускѣ срока подъ исковую давность.

Дѣйствіе вексельной давности можетъ выразиться двоякимъ образомъ: 1) въ потерѣ обязательствомъ вексельной силы или 2) въ потерѣ обязательствомъ всякой силы. Въ первомъ случаѣ пропускъ срока имѣетъ своимъ послѣдствіемъ отнятіе отъ права требованія, принадлежащаго векселедержателю, тѣхъ особенностей, которыя свойственны только векселю, напр. право регресса, но потерявшее вексельную силу обязательство не теряетъ своей общегражданской силы и потому можетъ быть осуществляемо, какъ общегражданское право требованія, въ теченіе общей гражданской давности. Во второмъ случаѣ право требованія, теряя вексельную силу, перестаетъ быть и гражданскимъ правомъ, т. е. оно превращается юридически въ ничто. Этотъ второй пріемъ слѣдуетъ признать болѣе отвѣчающимъ характеру вексельнаго права.

Такое рѣшеніе вопроса имѣлось въ виду внести и въ нашъ новый вексельный уставъ. Дѣйствительно ли оно нашло себѣ безспорное въ немъ выраженіе? Къ сожалѣнію, приходится признать, что редакція способна возбудить сомнѣнія. Законъ говоритъ, что пропускъ срока освождаетъ „отъ всякой отвѣтственности по векселю“. Слово „всякой“ весьма категорично, но значеніе его сразу ослабляется присоединеніемъ слова „по векселю“. Отвѣтственность по векселю или вексельная отвѣтственность есть спеціальный видъ гражданской отвѣтственности: съ отпаденіемъ ея остается открытымъ вопросъ о гражданской отвѣтственности. Тѣмъ не менѣе, вникая въ духъ новаго устава, а не въ редакцію,

---

[1]) Т. XVI ч. 1, Уст. судопр. гражд., ст. 132 и 706.

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 77.

способную породить сомнѣнія, слѣдуетъ признать, что пропускъ срока для предъявленія иска къ отвѣтственнымъ по векселю лицамъ устраняетъ уже совершенно возможность предъявленія къ этимъ лицамъ иска, основаннаго на документѣ, имѣвшемъ значеніе векселя.

Но все же остается открытымъ еще вопросъ: прекращается ли отвѣтственность и по тому долговому отношенію, которое лежало въ основаніи выданнаго векселя. Допустимъ, покупатель товара выдалъ вексель вмѣсто денегъ за полученные товары; продавецъ не предъявлялъ векселя въ установленный срокъ; онъ потерялъ право послѣ срока настаивать на уплатѣ денежной суммы, выраженной въ векселѣ; но лишенъ ли онъ возможности требовать эту же сумму, какъ цѣну, на основаніи договора купли-продажи, пока не истекла общая десятилѣтняя давность? Если допустить, что вексельное обязательство замѣнило собою обязательство покупателя (дѣйствіе новаціи), тогда слѣдовало бы признать, что для покупателя всякая отвѣтственность прекращена съ момента, когда векселедержатель-продавецъ пропустилъ срокъ для предъявленія иска по векселю. Но этого новирующаго дѣйствія въ законѣ нигдѣ не дано. Поэтому слѣдуетъ признать, что за истеченіемъ вексельной давности и отпаденіемъ лицъ, отвѣтственныхъ только по векселю, сохраняется отвѣтственность по тому отношенію, которое лежало въ основѣ выданнаго векселя.

II. Характерныя черты вексельной давности. По сравненію съ общегражданской исковой давностью, вексельная давность представляетъ нѣкоторыя особенности, заслуживающія вниманія.

а. Вексельная давность отличается *краткостью срока*, съ истеченіемъ котораго соединяется потеря права. Строгость вексельнаго права, отвѣтственность, тяготѣющая на цѣломъ рядѣ лицъ, связанныхъ съ векселемъ, побуждаетъ къ скорѣйшему разрѣшенію всего вексельнаго отношенія. Всѣ должны быть готовы къ извѣстнымъ моментамъ, но по прошествіи этихъ моментовъ лица не могутъ оставаться долго въ напряженномъ состояніи, въ ожиданіи вексельнаго взысканія. Поэтому всюду, кромѣ Англіи [1]), для векселей уста-

[1]) Англійскій вексельный уставъ не знаетъ спеціальной вексельной давности и потому къ векселямъ примѣняется общая 6-лѣтняя давность по обязательственнымъ искамъ.

навливаются особые сокращенные сроки давности. Правда, краткосрочность исковой давности не составляетъ исключительной особенности вексельнаго института,—она встрѣчается въ дѣлахъ по товариществу, въ транспортѣ, въ страхованіи.

b. Вексельная давность, по нашему законодательству, отличается *разнообразіемъ сроковъ*, такъ что право предъявленія иска къ различнымъ лицамъ, отвѣтственнымъ по тому же самому векселю, теряется въ разные моменты времени. Въ этомъ отношеніи наше законодательство расходится со многими законодательствами, которыя устанавливаютъ одинъ давностный срокъ, съ истеченіемъ котораго одновременно прекращается отвѣтственность всѣхъ причастныхъ къ векселю лицъ [1]). Но такое одновременное погашеніе всѣхъ исковъ имѣетъ свои, весьма существенныя, неудобства. При такой постановкѣ одни изъ отвѣтственныхъ лицъ, удовлетворивъ обратившихся къ нимъ съ вексельнымъ требованіемъ въ концѣ срока, оказываются не въ состояніи перенести свой платежъ на отвѣтственныхъ передъ ними лицъ. Чтобы обезпечить, напр., право регресса надписателя къ векселедателю (въ простомъ векселѣ), необходимо установить болѣе продолжительную отвѣтственность векселедателя по сравненію съ отвѣтственностью надписателя. Поэтому нашъ вексельный уставъ присоединился къ тѣмъ законодательствамъ [2]), которыя назначаютъ разные сроки вексельной давности для разныхъ группъ отвѣтственныхъ по векселю лицъ.

c. Съ краткосрочностью и разносрочностью вексельной давности законъ нашъ соединяетъ еще *устраненіе пріостановки* теченія сроковъ, которая имѣетъ мѣсто въ общегражданской давности. „Теченіе указанныхъ въ уставѣ сроковъ ни въ какомъ случаѣ не пріостанавливается“ [3]). Такимъ образомъ переходъ векселя къ лицу малолѣтнему не имѣетъ никакого вліянія на теченіе давностнаго срока. Напр. перерывъ давности примѣнимъ и къ векселю, но опять-таки съ ограниченіемъ. Законъ прямо указываетъ случаи призна-

---

[1]) Франц. торг. код. § 189; Итал. торг. код. § 919 п. 2; Рум. торг. код. § 941 п. 2; Порт. торг. код. § 339. Всѣ они устанавливаютъ общую 5-лѣтнюю давность. Исп. торг. код. § 950 ограничиваетъ право иска общимъ 3-лѣтнимъ срокомъ.

[2]) Герм. векс. уставъ § 77; Венг. векс. уставъ § 84; Сканд. векс. уставъ § 74; Швейц. обяз. законъ § 803.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 76.

ваемаго имъ перерыва: 1) предъявленіе иска по векселю, конечно, при условіи предъявленія его надлежащимъ лицомъ въ коммерческомъ судѣ; 2) предъявленіе претензіи по векселю въ конкурсномъ порядкѣ, при томъ лишь въ отношеніи того лица, къ которому указанная претензія предъявлена, а не въ отношеніи другихъ отвѣтственныхъ лицъ; 3) привлеченіе отвѣтственнаго лица къ дѣлу въ качествѣ третьяго лица по иску, предъявленному къ другому отвѣтственному лицу [1]). Поэтому другіе случаи, признаваемые обыкновенно какъ перерывъ, напр. признаніе, сдѣланное на судѣ или внѣ суда, въ отношеніи векселей не имѣютъ дѣйствія перерыва.

III. Сроки давности. Какъ было указано, сроки вексельной давности различаются по категоріямъ лицъ отвѣтственныхъ. Наибольшій срокъ—5 лѣтъ, наименьшій—6 мѣсяцевъ.

1. Раньше всего погашается *искъ между надписателями.* Надписатель, которымъ вексель оплаченъ, можетъ предъявить искъ къ предшествующимъ надписателямъ въ теченіе 6 мѣсяцевъ [2]). Моментъ, съ котораго начинается счисленіе этого срока — день оплаты векселя надписателемъ-регрессатомъ. Если вексель имѣетъ очень много надписей, то регрессъ могъ бы тянуться очень долго, при пользованіи со стороны каждаго надписателя предоставленнымъ ему шестимѣсячнымъ срокомъ. При этомъ возникаетъ еще опасность, что послѣдній изъ надписателей не успѣетъ обратиться съ регрессомъ къ самому векселедателю. Поэтому законъ постановляетъ, что по истеченіи 3 лѣтъ со дня наступленія срока платежа, предъявленіе исковъ между надписателями не допускается [3]). Способствуя сокращенію регресснаго порядка, законъ предоставляетъ надписателю, къ которому предъявленъ искъ другимъ надписателемъ, право, для огражденія своихъ собственныхъ требованій, привлечь предшественниковъ,—всѣхъ, нѣкоторыхъ или одного изъ нихъ,—къ дѣлу въ качествѣ третьяго лица [4]).

2. *Искъ къ надписателю и трассанту* со стороны векселедержателя можетъ быть предъявленъ въ теченіе года. Этотъ

---

[1]) Уставъ о векселяхъ, ст. 76.
[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 74.
[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 75.
[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 74.

годовой срокъ исчисляется со дня протеста въ неплатежѣ [1]). У векселедержателя переводнаго векселя имѣется еще искъ къ надписателю, въ случаѣ непринятія векселя. Слѣдуетъ думать, что и въ этомъ случаѣ примѣняется годовая давность, исчисляемая со дня протеста въ непринятіи.

3. Нѣкоторое сомнѣніе возбуждаетъ *искъ къ поручителю* по векселю. Поручитель, какъ мы видѣли, отвѣтствуетъ точно такъ же, какъ и то лицо, за которое онъ поручился. Отсюда слѣдовало бы заключить, что вексельная давность въ отношеніи къ поручителю должна различаться, смотря по тому, за кого было поручительство. Между тѣмъ законъ постановляетъ, что искъ по векселю можетъ быть предъявленъ къ поручителямъ въ теченіе года со дня протеста въ неплатежѣ по векселю [2]). Если поручительство дано за надписателя, то продолжительность отвѣтственности поручителя и надписателя совпадаютъ. Но, когда поручительство дано за векселедателя, то совпаденія уже нѣтъ: одинъ отвѣчаетъ въ продолженіе 5 лѣтъ, а другой — въ теченіе одного года. Такъ какъ отвѣтственность поручителей можетъ обнаружиться при рядѣ регрессовъ въ связи съ надписателями, къ которымъ предъявляются иски и при которыхъ могутъ быть поручители, то законъ распространяетъ и на поручителей дѣйствіе правила, установленнаго имъ для надписателей. По истеченіи 3 лѣтъ со дня наступленія срока платежа по векселю, предъявленіе исковъ къ поручителямъ не допускается [3]).

4. Наибольшею продолжительностью отличается *искъ къ векселедателю въ простомъ, къ акцептанту въ переводномъ векселѣ.* Вексельная давность новымъ уставомъ продолжена по сравненію съ прежнею до 5 лѣтъ [4]). Этотъ срокъ исчисляется со дня наступленія срока платежа по векселю [5]), а не со дня просрочки, какъ слѣдовало бы ожидать.

---

[1]) Между ст. 73 и ст. 112 Устава о векселяхъ обнаруживается несоотвѣтствіе въ редакціи: первая говоритъ, „со дня учиненія протеста“, а вторая—„со дня протеста“. Между тѣмъ „учиняетъ“ протестъ векселедержатель (стт. 38 п. 2, 50, 97), тогда какъ дѣйствіе протеста связывается съ „учиненіемъ отмѣтки“ (ст. 68 п. 3) и съ „составленіемъ акта протеста“ (ст. 69).

[2]) Уставъ о векселяхъ, ст. 73.

[3]) Уставъ о векселяхъ, ст. 75.

[4]) Уставъ о векселяхъ, ст. 73 и 112.

[5]) Уставъ о векселяхъ, ст. 73.

ОТДѢЛЪ V.

МОРСКОЕ ПРАВО.

§ 151. Общія начала.

Литература. Götz, *Die Verkerswege im Dienste des Welthandels*, 1888; Philippovich, *Grundriss des politischen Oekonomie*, ч. 2, 1907, стр. 9, 17—21, 82—108; Lindsay, *History of merchant Shipping and ancient commerce*, 4 т. 1874—1876; Fitger, *Die wirthschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt*, 1902; Pappenheim, *Die geschichtliche Entwickelung des Seehandels und seines Rechts* („Schriften des V. f. Soc.-pol.", CIII, 1903); Consoli, *Introduzione allo studio del diritto commerciale nautico*, 1888; Bensa, *Il diritto marittimo e le sue fonti*, 1889. Colin, *Navigation commerciale*, 1901; van der Borght, *Verkehrswesen*, 1894; Desjardins, *Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime*, 1890; Wagner, *Handbuch des Seerechts*, т. I, 2 изд. 1906 (безъ измѣненій), стр. 1—143; Franck, *L'unification du droit maritime et la conference diplomatique de Bruxelles* („J. de droit intern. fr.", т. 34). Verneaux, *Des travaux et résultats relatifs à l'unification du droit maritime de* 1897 *à* 1907 („j. de droit int. privé", т. 35); Brodmann, *Kritische Betrachtungen über die neuesten Vorschläge zur Beseitigung nationaler Unterschiede im Gebiete des privaten Seerechts* („Z. f. g. HR." т. 59); Садовскій, *Международная Брюссельская конференція по морскому праву* („Ж. М. Ю." 1906, № 8); *Aperçu hitorique sur le développement de la marine marchande russe* 1907 (*изд. Мин. торг. и пром.*).

I. Понятіе о морскомъ правѣ. Подъ именемъ морского торговаго права въ широкомъ смыслѣ понимается совокупность юридическихъ нормъ, дѣйствію которыхъ подчиняется торговое мореплаваніе. При всемъ широкомъ значеніи даннаго опредѣленія, оно все же не охватываетъ нормированія всего плаванія по морю.

a. Торговое морское право стоитъ рядомъ въ военнымъ морскимъ правомъ, которое подчиняется дѣйствію особыхъ правилъ.

b. Торговое мореплаваніе имѣетъ своею основною задачею транспортъ, т. е. перемѣщеніе товаровъ, и лицъ изъ одного мѣста въ другое средствами морского передвиженія. Къ торговому мореплаванію могутъ быть причислены всѣ

отношенія, связанныя съ этой основной цѣлью, напр. буксирный промыселъ, страхованіе. Но торговаго характера лишены такія морскія предпріятія, которыя ставятъ себѣ задачею не перемѣщеніе благъ, а ихъ добываніе изъ моря, каковы рыбная, китовая ловля, исканіе жемчуговъ, раковинъ, губокъ. Однако насколько суда, занятыя морскою добывающею промышленностью, приходятъ въ соприкосновеніе съ судами, занятыми морскимъ транспортомъ, они подчиняются также дѣйствію нормъ спеціальнаго морского права (аварія). Отвергая за морскою добывающею промышленностью признаки торговаго мореплаванія, мы должны были бы признать, что личныя отношенія по найму между судохозяиномъ, капитаномъ и экипажемъ опредѣлятся не нормами морского права, а общаго гражданскаго права. Но такой выводъ не соотвѣтствовалъ бы духу нашего морского законодательства, которое разсчитано на всякое промышленное мореплаваніе, а не только на торговое мореплаваніе. Другими словами, морское право противополагаетъ себя только военному морскому праву.

Нормы, которымъ подчиняется торгово-промышленное морское право, раздѣляются, по содержанію своему, на виды.

1. Публичное морское право, составляющее отрасль административнаго права, опредѣляетъ отношеніе государства къ торговому мореплаванію. Сюда относятся мѣры содѣйствія кораблестроенію, надзоръ за эксплоатаціей морского промысла, организація торговыхъ портовъ, постановленія объ учрежденіяхъ по спасенію погибающихъ отъ кораблекрушенія, поощреніе національнаго флага.

2. Частное морское право, составляющее отрасль гражданскаго, ближайшимъ образомъ торговаго права, опредѣляетъ частныя отношенія, создаваемыя торгово-промышленнымъ мореплаваніемъ между различными участниками его. Сюда относятся договоръ по перевозкѣ товаровъ изъ одного мѣста въ другое, по застрахованію товаровъ или судна, по найму всѣхъ лицъ, необходимыхъ для морской эксплоатаціи.

3. Международное морское право опредѣляетъ отношенія между различными государствами, возникающія по поводу торговаго мореплаванія въ мирное и военное время. Оно имѣетъ характеръ публичный, насколько разрѣшаетъ вопросы о свободѣ плаванія по морю, о блокадахъ, о каперахъ, о нейтральномъ грузѣ. Оно носитъ частный характеръ, на-

сколько опредѣляетъ отношенія, возникающія между частными лицами на почвѣ договоровъ, заключаемыхъ въ связи съ торговымъ мореплаваніемъ.

II. Развитіе морского транспорта. Въ средніе вѣка мы встрѣчаемся съ зачатками современнаго морского транспортнаго дѣла. Торговое мореплаваніе этого времени, и по техническимъ и по экономическимъ условіямъ, ограничивалось береговыми рейсами. Трудно было рѣшиться выплыть въ открытое море при той техникѣ судостроенія, которая не обезпечивала небольшое деревянное судно противъ напора вѣтра и волнъ, при томъ состояніи судоуправленія, когда судно не преодолѣвало стихію, а подчинялось ей, плыло по вѣтру и теченію, при полномъ неумѣніи опредѣлять мѣсто нахожденія. Съ экономической стороны плаваніе непосредственно черезъ море не вызывалось потребностями. Экономическія связи устанавливались въ то время главнымъ образомъ по европейскому берегу Средиземного моря, которымъ вполнѣ удовлетворяло береговое плаваніе.

Эти условія мореплаванія придавали ему рядъ характерныхъ чертъ и соотвѣтственно налагали свою печать на отношенія, создававшіяся на почвѣ морского транспорта. Прежде всего плаваніе того времени, вслѣдствіе устройства судовъ, зависимости отъ вѣтра, необходимости идти извилистымъ берегомъ, отличалось крайнею медленностью. Достаточно указать, что еще въ XV столѣтіи переходъ отъ Чернаго моря до Гибралтарскаго пролива требовалъ четырехъ мѣсяцевъ. Съ этимъ связывалась продолжительность оборота товара и вложеннаго въ него капитала. При всей осторожности, даже береговое плаваніе придавало морской торговлѣ характеръ особенной рискованности. Бури, легко бьющія утлыя суда, пираты, карауливщіе проходящія суда за скалами, отсутствіе государственнаго содѣйствія — все это создавало такой рискъ, который требовалъ высокаго вознагражденія на капиталъ, вложенный въ это дѣло. Отсутствіе современныхъ намъ способовъ поддерживанія связей съ судномъ путемъ телеграфа создавало полную разобщенность между тѣми, кто отправлялъ судно и товары, и тѣми, кто ихъ сопровождалъ. При медленности движенія, эта разобщенность могла продолжаться долгое время, а рискованность плаванія могла за этотъ промежутокъ создать плывущимъ такія опасныя положенія, которыя ставили ихъ въ особенно

отвѣтственное положеніе, но вмѣстѣ съ тѣмъ и требовали чрезвычайныхъ полномочій. Сопоставляя морскія суда того времени съ современными намъ, мы имѣемъ, конечно, основаніе считать вмѣстимость ихъ ничтожною. Но, сравнивая грузоподъемность морскихъ судовъ того времени съ сухопутными средствами перемѣщенія товаровъ того же времени, мы должны признать ее весьма значительною. А съ этимъ связано то послѣдствіе, что при незначительныхъ оборотахъ отдѣльныхъ купцовъ, морскія суда, при своемъ отправленіи, впервые потребовали того стеченія грузоотправителей, которое не соотвѣтствовало сухопутной перевозкѣ.

Указанныя сейчасъ характерныя черты вызвали въ области морского транспорта такія юридическія отношенія, такія сдѣлки, которыя были чужды твердой землѣ. Хотя впослѣдствіи сухопутная торговля позаимствовала отъ морской нѣкоторыя юридическія положенія (напр. страхованіе), но развитіе правовой стороны транспорта должно было, по приведеннымъ причинамъ, идти отдѣльно въ морской и въ сухопутной торговлѣ и благопріятствовать обособленію морского права.

Разсматривая организацію морского транспорта въ разные моменты его развитія, мы замѣчаемъ, что она строилась на разныхъ юридическихъ основаніяхъ. Въ античномъ мірѣ такимъ основаніемъ служитъ право на рабскій трудъ, въ средніе вѣка — товарищеское начало, и въ новое время — наемъ свободнаго труда.

Товарищеское начало, являющееся характернымъ для средневѣковой организаціи морского транспорта, принимало, одновременно или послѣдовательно, различныя формы. Товарищество создавалось на сторонѣ экипажа съ капитаномъ во главѣ. Это была группа моряковъ, которая общими средствами пріобрѣтала судно для того, чтобы оно служило источникомъ дохода и средствъ ихъ существованія. Судохозяева, они же матросы и распорядители, выбирали изъ своей среды начальнаго товарища и предлагали свое судно и свои личныя услуги купцамъ, которые грузили товары на нанятое судно и сами отправлялись съ нимъ, если не всегда лично, то черезъ довѣреннаго. Здѣсь судно ищетъ груза. Товарищество могло образовываться на сторонѣ грузоотправителей. Нѣсколько купцовъ, имѣющихъ товары, заготовленные для отправки въ одно и то же мѣсто или по одной

и той же линіи, вступали въ соглашеніе о совмѣстномъ предпріятіи. Когда груза, приготовленнаго къ отправкѣ, скапливалось достаточное для нагрузки количество, купцы подыскивали подходящее судно, покупали его или нанимали полностью. Въ послѣднемъ случаѣ самый собственникъ судна, получившій плату за наемъ, совершенно устранялся отъ дальнѣйшаго участія и освобождался отъ всякой отвѣтственности. Грузоотправители сами снаряжали судно, сами нанимали моряковъ, вручая одному изъ нихъ и главную роль. Здѣсь грузъ нашелъ свое судно.

Эти основные типы товарищескихъ соединеній подвергались различнымъ видоизмѣненіямъ, сопоставляя и противопоставляя различные интересы. Слѣды товарищеской организаціи еще долго сохранялись, даже тогда, когда основы совершенно измѣнились. Воспоминаніемъ товарищества являлась такъ наз. малая аварія, которая распредѣляла портовые расходы между судохозяиномъ и грузохозяевами въ $^1/_3$ и въ $^2/_3$ всей суммы [1]). Тѣмъ же началомъ проникнуто юридическое положеніе капитана, который по отношенію къ грузохозяевамъ разсматривался не какъ представитель судохозяина, а какъ непосредственно отвѣтственное лицо, обязанное отвѣчать по искамъ, возникающимъ изъ перевозки. Тѣмъ же направленіемъ проникнуто положеніе, въ силу котораго вознагражденіе всѣхъ служащихъ на суднѣ зависѣло отъ успѣшности плаванія и съ гибелью судна совершенно пропадало.

Уже на исходѣ среднихъ вѣковъ обнаруживается значительное измѣненіе въ условіяхъ морского промысла, которое состояло въ томъ, что хозяинъ груза перестаетъ его сопровождать, ввѣряя товаръ полностью экипажу, а соотвѣтственно тому наемъ судна смѣняется фрахтовымъ договоромъ. Причины, вызвавшія это измѣненіе, заключались въ увеличеніи размѣра морскихъ судовъ. Это, въ свою очередь, приводило къ тому, что построеніе и эксплоатація судовъ, требовали все болѣе сложной организаціи и все большаго капитала, а съ другой стороны требовали, для отправленія судна, большаго количества грузовъ, болѣе правильнаго ихъ размѣщенія. Принимая одновременно грузы

---

[1]) Это правило выражено въ Guidon de la mer V, 12—19, также въ Ordonnance de la marine, III, 7, 8.

отъ многихъ лицъ, капитанъ не могъ уже подчиняться всецѣло указаніямъ одного или нѣсколькихъ грузохозяевъ въ дѣлѣ продолжительности остановки, измѣненія направленія пути. Все это опять таки дѣлало излишнимъ присутствіе на суднѣ грузохозяевъ или ихъ представителей, разъ они не могли свободно распоряжаться нанятымъ мѣстомъ на кораблѣ.

Особенно сильный толчокъ былъ данъ заатлантическимъ плаваніемъ, которое было вызвано открытіемъ новыхъ странъ за океаномъ. Ростъ размѣра судовъ вскорѣ потребовалъ акціонерной формы для организаціи морского промысла. Рискованность плаванія заставляла прибѣгать къ набору экипажа по вольному найму изъ довольно сомнительныхъ элементовъ. Ненадежность экипажа, продолжительность пути вдали отъ берега, опасности, угрожавшія со стороны туземцевъ—все это привело къ усиленію власти капитана, который своимъ положеніемъ рѣзко отдѣлился отъ остального экипажа. Возрастаетъ не только дисциплинарная власть капитана, но и его торговыя полномочія, какъ довѣреннаго. Усиленіе риска заатлантическихъ плаваній возбуждаетъ развитіе морского страхованія.

Примѣненіе пара, какъ двигателя судовъ, пользованіе желѣзомъ и сталью при постройкѣ даже коммерческихъ судовъ, увеличеніе личнаго состава экипажа, доходящее до 600 человѣкъ [1]), все болѣе способствуютъ въ наше время капиталистической организаціи морского промысла. А вмѣстѣ съ тѣмъ основой его является уже договоръ личнаго найма съ полнымъ устраненіемъ послѣднихъ слѣдовъ товарищества. Роль капитана постепенно умаляется, его юридическое значеніе, какъ представителя, уступаетъ мѣсто его технической подготовкѣ и опытности. Это объясняется тѣмъ, что телеграфъ устранилъ прежнюю разобщенность между капитаномъ и судохозяиномъ и далъ возможность плывущему судну быть почти все время подъ наблюденіемъ и распоряженіемъ судохозяина. Правильность рейсовъ, учрежденныхъ крупными морскими предпріятіями, дала возможность организовать мѣстную агентуру, на которую и перешла значительная доля юридическихъ функцій, бывшихъ прежде на капитанѣ.

---

1) Philippovich, *Grundriss der politischen Oekonomie*, 1907; т. II, стр. 83.

Все это даетъ основаніе сказать, что та самая техника морского промысла, которая нѣкогда вполнѣ оправдывала обособленіе морского права благодаря своеобразнымъ отношеніямъ, создаваемымъ на почвѣ мореплаванія, нынѣ начинаетъ обнаруживать тенденцію къ устраненію этихъ особенностей. Дальнѣйшее движеніе въ этомъ направленіи можетъ повести къ объединенію морского права съ сухопутнымъ. Пока традиціи еще очень сильны.

III. Морское законодательство на Западѣ. Морское право въ первое время своего развитія на Западѣ Европы держится всецѣло на почвѣ обычая. Эти морскіе обычаи, какъ и сама морская торговля, сосредоточиваются на двухъ пунктахъ: на Средиземномъ морѣ и на Сѣверномъ морѣ. Обычаи носятъ мѣстный характеръ, выражаясь наиболѣе ярко на югѣ, въ городахъ Амальфи, Пизѣ, Генуѣ и Венеціи, а на сѣверѣ—въ Гамбургѣ и Любекѣ. Указанное различіе морскихъ обычаевъ обусловливается не какими либо національными соображеніями, а сферою экономическаго соприкосновенія.

По мѣрѣ расширенія послѣдней и увеличенія рейсовъ, мѣстные обычаи начинаютъ приходить въ столкновеніе, одни оттѣсняютъ другіе или сами уступаютъ еще болѣе вліятельнымъ. Образуются группы морского права, которыя постепенно сосредоточиваются на трехъ: средиземной, атлантической и сѣверной.

Когда, съ открытіемъ новыхъ странъ и измѣненіемъ условій морского промысла, потребовались болѣе сложныя юридическія нормы, то римское право стало оказывать свое вліяніе въ XVI и XVII вв. черезъ литературу на суды. Но это вторженіе римскихъ началъ въ среду мореплаванія вызвало дружный протестъ со стороны купечества, которое стало еще сильнѣе отстаивать идею спеціальныхъ судовъ, безъ участія ученыхъ юристовъ.

Такимъ образомъ къ половинѣ XVII вѣка, когда образовались огромныя компаніи заатлантической торговли, сказалась потребность въ правѣ, которое сумѣло бы объединить прежніе обычаи юга и сѣвера, придать имъ римскую отдѣлку и получить авторитетъ, уже утраченный прежними сборниками.

Отвѣтомъ на эти запросы жизни явилось морское законодательство Франціи, созданное въ періодъ администра-

тивной дѣятельности Кольбера. Ordonnance de la marine, изданный въ августѣ 1681 года, составляющій лучшее украшеніе въ законодательствѣ Людовика XIV, представляетъ собою первый опытъ нормированія торгового мореплаванія законодательнымъ путемъ. Этотъ памятникъ морского законодательства дѣлится на пять книгъ: 1) объ адмиралтействѣ, 2) о морскихъ дѣятеляхъ (gens de mer) и о морскихъ судахъ, 3) о морскихъ договорахъ, какъ наемъ судовъ и людей, бодмерея, страхованіе, объ аваріи, призахъ, репресаліяхъ, завѣщаніяхъ умершихъ во время плаванія, 4) о портовой и береговой полиціи, 5) о морской рыбной ловлѣ. Изъ перечисленнаго содержанія обнаруживается, что морской уставъ 1681 года представляетъ смѣшеніе нормъ частнаго и административнаго права. Огромный успѣхъ выпалъ на долю Ordonnance de la marine,—его не только приняли образцомъ другія законодательства, но его нормы примѣнялись судами другихъ странъ, какъ субсидіарное право къ отечественному. Такой успѣхъ объясняется тремя причинами: a) внутренними достоинствами устава, b) крупной и вліятельной литературой, возросшей на немъ (Валэнъ, Эмеригонъ), c) политическимъ и торговымъ значеніемъ Франціи въ XVII и XVIII столѣтіяхъ.

Морское законодательство XIX вѣка открывается во Франціи II книгой Code de commerce 1807 года. Въ сущности, это произведеніе законодательнаго творчества представляетъ собою довольно точное воспроизведеніе морского устава 1681 года. Составители кодекса ставили себѣ даже въ заслугу, что они не посмѣли тронуть основы этого знаменитаго памятника, гордости Франціи. Сопоставленіе книги II Code de commerce съ Ordonnance de la marine обнаруживаетъ лишь одно существенное различіе. Являясь отдѣломъ торговаго кодекса, книга II должна была отказаться отъ того административнаго матеріала, которымъ полно было морское законодательство XVII столѣтія. Во всемъ остальномъ этотъ законодательный актъ представляетъ лишь незначительное исправленіе устарѣвшихъ частей устава. Можетъ быть, по условіямъ времени большаго и не требовалось, и авторы этого отдѣла кодекса не заслуживаютъ посылаемыхъ по ихъ адресу упрековъ [1]). Въ теченіе дальнѣй-

[1]) Desjardins, *Introduction*, 1890, стр. 250—251.

шаго времени внесено было очень мало измѣненій и дополненій. Сюда можно отнести законъ 10 декабря 1874 о морской ипотекѣ, замѣненный закономъ 10 іюля 1885; законъ 12 августа 1885, видоизмѣняющій содержаніе нѣкоторыхъ статей, касающихся страхованія, бодмереи, морского экипажа; законъ 23 апрѣля 1906 объ обществахъ морского кредита. Съ 1865 года во Франціи возникла мысль о радикальной переработкѣ всего морского права, которая особенно усилилась въ послѣднее время въ виду сознанія, что французскій торговый флотъ не идетъ въ уровень съ флотами Англіи и Германіи, а, напротивъ, замѣтно отстаетъ отъ нихъ.

Въ Германіи до половины XIX вѣка морское законодательство находилось въ весьма отсталомъ и разрозненномъ состояніи. Частью сохраняли свое дѣйствіе старинные источники средневѣковаго происхожденія, частью издавались отдѣльные законы по различнымъ отдѣламъ торговаго мореплаванія. Много такихъ законовъ было издано въ теченіе XVII и XVIII столѣтій. Напр. въ Гамбургѣ появляется въ 1731 году законъ о морскомъ страхованіи, въ Пруссіи въ 1766 году положеніе объ аваріяхъ и страхованіи, которое уступило мѣсто Ландрехту 1794 года, довольно внимательно отнесшемуся ко всему вообще морскому праву [1]). Въ 1861 году Германія объединяется на почвѣ торговаго кодекса, пятая книга котораго посвящена морскому праву. Нельзя, конечно, отрицать вліянія французскаго права на этотъ отдѣлъ кодекса, но въ общемъ онъ представляетъ собою систематизированное, сплоченное единствомъ началъ обычное право Сѣвернаго моря, главнымъ образомъ въ томъ видѣ, въ какомъ оно было принято въ Гамбургѣ. Къ этому закону, ставшему общегерманскимъ со времени образованія Германской имперіи, появились позднѣе новеллы, каковыми является законъ 27 декабря 1872 года, касающійся морского экипажа, и законъ 17 мая 1874, относящійся къ береговому праву. Съ 1 января 1900 года вступилъ въ дѣйствіе новый торговый кодексъ, въ которомъ морское право, образуя IV книгу, подверглось самымъ незначительнымъ поправкамъ. Въ связи съ изданіемъ въ 1908 году закона о страхованіи, были подвергнуты, закономъ 30 мая 1908 года, измѣненію нѣкоторыя

---

[1]) A. L. R. кн. II, титулъ 8, §§ 1389—2451.

статьи торговаго кодекса, относящіяся къ морскому страхованію.

И тѣмъ не менѣе, несмотря на обновленное морское законодательство континентальныхъ странъ, европейское мореплаваніе оказывается подъ сильнѣйшимъ вліяніемъ англійскаго права. До 1854 года оно было чисто обычнымъ. Но съ половины XIX вѣка въ Англіи пробуждается сознаніе необходимости кодифицировать торговое право и въ особенности морское. Правда, законъ 1854 года огромною своею частью идетъ мимо частнаго права. Только книги II, III и IX, трактующія о правѣ собственности на суда и регистраціи ихъ, о капитанѣ и морскомъ экипажѣ, объ отвѣтственности судохозяевъ, относятся къ частному морскому праву. Остальное содержаніе этого закона, извѣстнаго подъ именемъ Merchant shipping Act, принадлежитъ административному праву. Законъ этотъ подвергся полному пересмотру въ 1894 году. Наконецъ, 21 декабря 1906 года (6 годъ Эдуарда VII) изданъ былъ законъ о морскомъ страхованіи.

Въ другихъ странахъ въ послѣднее время обнаруживается стремленіе обновить свое морское законодательство. Въ этомъ вопросѣ играетъ роль сознаніе важной роли торговаго флота какъ для экономическихъ цѣлей, такъ и для военныхъ. Обновленіе морского законодательства состоялось въ Бельгіи въ 1907 году.

IV. Морское законодательство въ Россіи. Въ первый періодъ исторіи Россіи страна эта не чужда была морской торговлѣ. Днѣпровская Русь расположена была на великомъ морскомъ пути „изъ Варягъ въ Греки“. Руссы весьма часто отправлялись на своихъ судахъ изъ моря Варяжскаго въ Понтъ-море къ Царю-граду и поддерживали оживленныя торговыя сношенія съ греками, о чемъ свидѣтельствуютъ договоры съ ними Олега и Игоря. Въ то время, когда на Западѣ Европы было общепризнано береговое право, т. е. право прибрежныхъ владѣльцевъ на остатки разбитаго корабля, которое успѣло превратиться въ доходную статью феодаловъ, руссы вынуждены были отказаться отъ него. Въ договорахъ обоихъ князей встрѣчаемъ положеніе, что руссы обязывались въ опасныхъ мѣстахъ проводить греческіе корабли, и въ случаѣ крушенія—продать корабль на мѣстѣ со всѣмъ содержимымъ, деньги же передать въ Грецію. Если „вывержена лодья будетъ вѣтромъ великомъ“ на чужую

землю, и случится при этомъ кто-нибудь изъ русскихъ, то они должны охранять корабль съ грузомъ, отослать его назадъ въ землю христіанскую, провожать его грузъ черезъ всякое страшное мѣсто, пока достигнетъ мѣста безопаснаго; если же противные вѣтры или мели задержатъ корабль на одномъ мѣстѣ, то руссы должны помочь гребцамъ и проводить ихъ съ товарами „по здорову", когда случится тутъ близко земля греческая. Если же бѣда приключится близъ земли Русской, то корабль проводятъ въ послѣднюю, грузъ продается, и вырученное Русь принесетъ въ Царьградъ, когда придетъ туда для торговли или посольствомъ [1]). Въ другомъ договорѣ только вкратцѣ упоминается о томъ, „аще обрящуть Русь кубару Гречьскую въвержену на коемь любо мѣстѣ, да не преобидять ея" [2]).

Дальнѣйшій ходъ исторіи Россіи сложился неблагопріятно для ея морской торговли. Отрѣзанная отъ Балтійскаго моря, Москва могла вести торговлю лишь черезъ Архангельскъ, что не давало возможности развиться ни морскимъ силамъ, ни морскому законодательству. Только Петру I удалось пробиться сначала къ Черному морю черезъ Азовъ, а потомъ къ Балтійскому черезъ Петербургъ. Въ предположеніи оживленныхъ торговыхъ сношеній, Петръ I обратилъ особенное вниманіе на созданіе русскихъ морскихъ силъ, на привлеченіе иностранныхъ кораблей въ петербургскій портъ. Петръ старался всѣми средствами способствовать кораблестроенію, не останавливаясь даже передъ экспропріаціей лѣсныхъ матеріаловъ.

Въ царствованіе Петра I появляются первые зачатки морского законодательства, а именно, 20 іюля 1720 года изданъ былъ Уставъ о эверсахъ [3]). Въ началѣ указывается, что эверсы предназначаются „купецкимъ людямъ для возки товаровъ изъ канцеляріи полицеймейстерскихъ дѣлъ". Далѣе, чтобы „купецкіе люди потребные имъ эверсы всегда имѣть могли, того ради изъ оныхъ надлежитъ быть при С.-Петербургѣ 14, при Кроншлотѣ 7 и въ Ладогѣ 7". Уставъ съ замѣчательною для того времени подробностью опредѣлялъ

---

[1]) Договоръ русскихъ съ греками при князѣ Олегѣ (по Хрестоматіи Владимірскаго-Буданова, ст. 8).

[2]) Договоръ русскихъ съ греками при князѣ Игорѣ (по Хрестоматіи Владимірскаго-Буданова, ст. 9).

[3]) П. С. З. № 3615.

отношенія судохозяина къ грузоотправителю. Законъ устанавливалъ время нагрузки и разгрузки, распредѣлялъ издержки по нагрузкѣ и разгрузкѣ. При поврежденіяхъ ущербъ, понесенный эверсомъ, падаетъ на судохозяина, а убытокъ по товару несетъ купецъ. Въ полученіи груза должна быть выдана росписка. Эверсы должны быть обязательно записаны въ таможнѣ.

Изданный 31 января 1724 года Морской Торговый Регламентъ и Уставъ [1]) имѣютъ чисто фискальное значеніе. Съ развитіемъ кораблестроенія и усиленіемъ морскихъ отношеній обнаружилась потребность въ изданіи морского устава. Образцомъ для законодательныхъ работъ послужилъ, какъ и слѣдовало ожидать, французскій торговый уставъ 1681 года. Ровно черезъ сто лѣтъ послѣ изданія французскаго оригинала, въ 1781 году является его русская копія подъ именемъ Устава о купеческомъ водоходствѣ. Этотъ законъ появился не одновременно, а въ двухъ частяхъ, 25 іюня и 15 ноября того же года [2]). Обѣщана была и третья часть, содержащая въ себѣ положенія о верфяхъ и лѣсахъ, на строеніе кораблей и судовъ потребныхъ, и о водоплавательныхъ школахъ для снабженія россійскаго водоходства людьми въ семъ искусными. Во введеніи къ первой части Устава о купеческомъ водоходствѣ Екатерина II выражаетъ свое удовольствіе по поводу возрастающаго значенія русскаго мореходства, удостовѣряя, будто „россійскія суда предпочтительно ото всѣхъ ищутся въ настоящее время“. Затѣмъ императрица говоритъ слѣдующее. „Обыкши покровительствовать торговлю нашихъ вѣрныхъ подданныхъ и все, что къ ней принадлежитъ, такъ какъ разными на пользу ея учрежденіями распространять ея свободу и дѣйствіе, мы обратили вниманіе Наше на недостатокъ узаконеній для части купеческаго водоходства, отъ коего происходили тѣ неудобства, что во многихъ случаяхъ принуждены были взаимствовать помощь отъ законовъ иностранныхъ, часто и несвойственныхъ образу управленія и состоянію Имперіи Нашей. Сверхъ того, не было ничего извѣстнаго и постановленнаго въ разсужденіи взаимныхъ обязательствъ между хозяевами и нанимателями кораблей или судовъ и служащими на оныхъ разнаго званія

---

[1]) П. С. З. № 4451.
[2]) П. С. З. № 15.176 и 15.285.

людьми, то сіе и послужило поводомъ къ различнымъ непорядкамъ и спорамъ въ препятствіи торговлѣ“.

Въ указѣ Сенату по поводу обнародованія второй части Устава указывается на область его примѣненія: Уставъ о купеческомъ водоходствѣ по рѣкамъ, озерамъ и морямъ. Слѣдовательно, это не былъ исключительно морской уставъ, какимъ являлся Ordonnance de la marine, и какимъ его сдѣлалъ Сводъ Законовъ.

Уставъ о купеческомъ водоходствѣ лежитъ въ основѣ дѣйствующаго законодательства о морской торговлѣ, составляя вторую книгу Устава торговаго. Нѣкоторыя части его, правда, подверглись позднѣйшему пересмотру и дополненію, какъ напр. законъ 21 мая 1836 о помощи и спасеніи въ случаяхъ кораблекрушенія, законъ 5 іюня 1846 о морскомъ страхованіи, законъ 23 іюня 1865 о внесеніи судовъ въ корабельные списки.

Въ 1901 году было учреждено особое совѣщаніе для составленія проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи. Жалкое состояніе нашего морского законодательства вполнѣ оправдываетъ учрежденіе такого совѣщанія, но едва ли оправдывается связанная съ его учрежденіемъ увѣренность, что выработанный совѣщаніемъ морской торговый уставъ „будетъ идти впереди всѣхъ иностранныхъ морскихъ торговыхъ уставовъ“ [1]).

Источники морского права представляютъ у насъ нѣкоторую особенность. Рядомъ съ а) морскими законами, и b) морскими обычаями, законъ нашъ ставитъ для морского страхованія, въ случаяхъ, которые не предвидѣны правилами морского устава, с) иностранные законы и обычаи,— „правила, принятыя другими государствами“ [2]).

Рядомъ съ общимъ морскимъ законодательствомъ дѣйствуетъ спеціальное финляндское законодательство, содержащееся въ морскомъ уставѣ 9 іюля 1873 года. Вопросъ о соотношеніи этихъ двухъ источниковъ права представляетъ здѣсь особенныя трудности въ виду отсутствія точныхъ территоріальныхъ предѣловъ дѣйствія мѣстнаго закона. При постоянномъ морскомъ сообщеніи между Петербургомъ и Финляндскими портами вопросъ этотъ имѣетъ

---

[1]) Мнѣнія заинтересованныхъ учрежденій и лицъ по вопросу о составленіи уложенія о торговомъ мореплаваніи, в. I, 1902, стр. 5.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 561.

большое практическое значеніе. За невозможностью установить территоріальный принципъ, необходимо остановиться на національномъ принципѣ. Финляндскій законъ примѣняется только къ финляндскимъ судамъ, которыя принадлежатъ финляндскимъ гражданамъ и занесены въ регистръ одного изъ финляндскихъ портовъ [1]).

V. Объединеніе морского законодательства. Можетъ быть, нигдѣ съ такою очевидностью не обнаруживается настоятельная потребность единства нормъ, какъ въ области торговаго мореплаванія. По условіямъ осуществленія морского промысла, соприкосновеніе съ лицами, принадлежащими къ другой странѣ, столкновеніе съ нормами, исходящими отъ другого государства,—совершенно неизбѣжно. Или отечественное судно выходитъ за предѣлы своего государства, чтό дѣлаютъ всѣ морскія суда, за исключеніемъ незначительныхъ береговыхъ, или въ предѣлы государства входятъ иностранныя суда, чтό составляетъ весьма желательное явленіе съ точки зрѣнія отечественныхъ экономическихъ интересовъ. Русское судно, отправляющееся изъ С.-Петербурга въ Марсель, можетъ быть застраховано въ Лондонѣ, имѣть на себѣ русскіе, нѣмецкіе, датскіе, французскіе товары; въ проливѣ Ламаншскомъ у него можетъ произойти столкновеніе съ италіанскимъ пароходомъ, которое заставитъ его зайти въ Гавръ для исправленій. Сколько разъ во время этого пути возникнетъ вопросъ, какой законъ слѣдуетъ примѣнить къ тому или иному случаю. Сколько законовъ требуется знать и сколько тонкости приложить къ правильному выбору между ними.

Понятно поэтому, что въ области морского плаванія народы стремились къ нахожденію общаго права. Уже въ классической древности эту объединительную роль выполняли законы Родоса; въ средніе вѣка различные сборники морскихъ обычаевъ; въ новое время такую роль сыгралъ Ordonnance de le marine 1681 года. Новѣйшее время, съ его націоналистическими тенденціями, оказалось особенно неблагопріятнымъ для торговаго мореплаванія. Стремясь къ усовершенствованію отечественнаго права, законодатели XIX вѣка выставляютъ другъ передъ другомъ преимущества своей

[1]) Согласно ст. 5 финл. морского устава, ст. 4 закона 4 ноября 1889 о корабельныхъ регистрахъ.

работы. Но именно въ области торговаго мореплаванія, чѣмъ больше стремится законодатель улучшить свои законы, чѣмъ болѣе оригинальную отдѣлку пытается придать имъ, тѣмъ болѣе вреда причиняетъ своимъ подданнымъ. Совершенно правильно было замѣчено, что „лучше плохой, но общій морской законъ, чѣмъ очень хорошій, но особый для каждаго государства“.

Отсюда новѣйшія попытки возстановить существовавшее нѣкогда единство морского права, придать ему твердую основу, которой у него недоставало прежде. Въ этомъ стремленіи обнаруживаются два теченія. a) Можно придти къ соглашенію относительно того, законъ какой страны долженъ примѣняться къ тому или другому спорному случаю. Здѣсь сохраняется національная самостоятельность законодателей, но остается все неудобство многочисленныхъ и измѣнчивыхъ законодательствъ. b) Можно принять съ общаго согласія одинъ проектъ морского законодательства, который и долженъ быть введенъ каждымъ вступившимъ въ соглашеніе государствомъ, какъ свой законъ. Всѣ преимущества, если не считаться съ національной щепетильностью, на сторонѣ второго плана.

Въ этомъ духѣ идетъ оживленная работа со стороны частныхъ лицъ, ученыхъ и заинтересованныхъ въ морскомъ промыслѣ, объединенныхъ въ спеціальный союзъ—Comité maritime international. Этотъ Морской Международный Комитетъ имѣлъ уже нѣсколько съѣздовъ, въ Брюсселѣ 1897, Антверпенѣ 1898, въ Лондонѣ 1899, въ Парижѣ 1900, въ Гамбургѣ 1902, въ Амстердамѣ 1904, въ Ливерпулѣ 1905 и въ Венеціи 1907 гг. Союзъ раздѣляется на 14 національныхъ морскихъ ассоціацій, изъ которыхъ одна, русская, пока не проявляла жизни. Отъ частной инициативы дѣло переходитъ на офиціальную почву. Въ 1905 году по инициативѣ Белгіи, состоялась въ Брюсселѣ международная конференція по вопросу объ объединеніи морского права, въ которой принимали участіе Франція, Испанія, Италія, Бельгія, Голландія, Португалія, Швеція, Норвегія, С.-Американскіе Соединенные Штаты, Японія и Россія. Съ трудомъ удалось склонить къ участію, хотя и позднѣйшему, двѣ важнѣйшія морскія державы, Англію и Германію. Задача конференціи ограничивалась попыткою достичь объединенія на почвѣ вопросовъ, возникающихъ изъ столкновенія морскихъ судовъ, и согла-

сія ихъ. Важенъ на первыхъ порахъ не матеріальный, а принципіальный успѣхъ,—убѣжденіе въ возможности достичь объединенія. Пока реальнаго значенія брюссельская конференція не имѣла.

VI. Область примѣненія морского законодательства. Положенія морского права почти всюду ограничиваются въ своемъ примѣненіи моремъ, плаваніе по озерамъ и рѣкамъ остается внѣ ихъ дѣйствія. Только Италіанское торговое уложеніе нашло возможнымъ разорвать съ исторической традиціей и дать вмѣсто морского водное право, съ примѣненіемъ его нормъ къ всѣмъ сообщеніямъ по водѣ. По тому же пути проявило намѣреніе идти новѣйшее бельгійское законодательство. Мы видѣли, что Уставъ о купеческомъ водоходствѣ 1781 года предназначался для судового движенія по морю, рѣкамъ и озерамъ, но при составленіи Свода Законовъ этотъ источникъ послужилъ основаніемъ только для морского плаванія. Тѣмъ не менѣе въ практикѣ нашей проявляется стремленіе распространить дѣйствіе правилъ морского права на плаваніе по внутреннимъ воднымъ сообщеніямъ. Основаніемъ къ тому выставляютъ ст. 88 Устава путей сообщенія, которая гласитъ: „подробныя правила о строеніи, покупкѣ и наймѣ судовъ изложены въ Уставѣ торговомъ“. Противъ распространенія нормъ морского права на рѣчное судоходство, съ догматической точки зрѣнія, приходится сказать слѣдующее. a) Приведенная статья, по своему содержанію, не даетъ указанія на то, что правила Устава торговаго должны быть примѣняемы къ рѣчному плаванію. b) Приведенная статья не имѣетъ подъ собой ни одной ссылки, оправдывающей ея происхожденіе и способной объяснить это распространеніе. c) Приведенная статья стоитъ въ рѣзкомъ противорѣчіи со ст. 84, въ силу которой не считается торговлею продажа и покупка самыхъ судовъ.

Однако, если даже признать, что сфера морского права ограничивается берегами моря, все же остается вопросъ, чтó слѣдуетъ понимать подъ именемъ моря? Вопросъ этотъ не имѣетъ того значенія для странъ Западной Европы, какое онъ имѣетъ въ Россіи, въ виду существованія у насъ такихъ водныхъ пространствъ, какъ Каспійское море, Аральское море, Ладожское озеро, Байкалъ, Ильмень. Слѣдуетъ ли подчинить плаваніе по нимъ морскому праву или оставить подъ дѣйствіемъ сухопутнаго права наравнѣ съ плаваніемъ

по рѣкамъ? Можно ли удовлетвориться установившимся словоупотребленіемъ и отнести Каспійское море къ морскому праву, а Байкалъ, Ильмень, Чудское озеро исключить изъ-подъ дѣйствія его? Можетъ ли физическая географія дать руководящія начала въ настоящемъ вопросѣ? Можно стать на ту точку зрѣнія, что водное пространство, отрѣзанное отъ сообщеніи съ океаномъ, не есть море. Съ этой точки зрѣнія, Каспійское и Аральское моря, несмотря на свои названія, должны остаться внѣ морского права. И нашъ законъ, противополагая морю внутреннія воды [1]), подаетъ поводъ къ принятію такой точки зрѣнія. Можно проводить отличіе по составу воды, и тогда тѣ же Каспійское и Аральское моря, въ противоположность Байкалу, будутъ отнесены къ настоящимъ морямъ. Но едва ли слѣдуетъ становиться на точку зрѣнія, при томъ весьма сомнительную, физической географіи. Правильнѣе стать на историко-экономическую точку зрѣнія, съ которой Каспійское море представляется хозяйственно связаннымъ съ Волгою, являясь какъ бы естественнымъ продолженіемъ движенія по ней. Догматически вопросъ разрѣшается въ томъ же духѣ закономъ 6 мая 1902 года, который по поводу занятія должностей на мореходныхъ судахъ противопоставляетъ Каспійское и Аральское моря озерамъ Байкальскому, Ладожскому, Онежскому [2]). Съ точки зрѣнія законодательной политики, Россія болѣе чѣмъ какая либо другая страна, по состоянію своихъ водъ, требуетъ объединеннаго права сообщеній по водѣ, независимо отъ того, море ли то, озеро или рѣка.

Второй вопросъ заключается въ томъ, распространяется ли дѣйствіе нормъ морского права также на устья рѣкъ, впадающихъ въ море? У насъ въ Россіи этотъ вопросъ возбуждается существованіемъ рѣкъ съ широкими и глубокими устьями, свободно открывающими доступъ огромнымъ морскимъ судамъ. Таковы устья рѣкъ Невы, Западной и Сѣверной Двины, Амура, если не считаетъ сравнительно мелкія устья Волги и Дона. Становясь на ту же экономическую точку зрѣнія, слѣдуетъ признать, что тѣсная связь плаванія въ морѣ и въ устьяхъ, примыкающихъ къ этому морю, не допускаетъ совершенно раздѣленія права въ отношеніи тѣхъ же самыхъ мор-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ о промышленности, ст. 79, см. по св. Прод. 1906 г.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, изд. 1903, ст. 178, п. 4, ст. 189.

скихъ судовъ. Слѣдовательно, отношенія, возникающія по поводу прихода въ то же устье пароходовъ, рейсирующихъ лишь по рѣкѣ, не подлежатъ дѣйствію морского права.

Слѣдуетъ имѣть также въ виду, что, по установленному въ международномъ правѣ воззрѣнію, морское судно является продолженіемъ территоріи того государства, флагъ котораго ему предоставлено носить. Поэтому вмѣстѣ съ морскимъ судномъ передвигается и область примѣненія морского законодательства.

I. МОРСКІЕ ТОРГОВЫЕ ДѢЯТЕЛИ.

§ 152. Судохозяинъ.

Литература. Wagner, *Handbuch des Seerechts*, т. I, стр. 147—223; Rehme, *Die geschichtliche Entwickluny der Haftung des Reders*, 1891; Gertz, *Die Haftung des Rheders aus fremden Verschulden*, 1895; Cresp и Laurin, *Droit maritime*, т. I, 1884, стр. 300—456; Proud' homme, *Etude sur la responsabilité des proprietaires des navires*, 1892; Thiébaut, *De la responsabilité des propriétaires des navires et des armateurs*, 1894; Maclachlan, *A treatise on the Law of merchant shipping*, 1880, стр. 94—129; Hart, *The liability of shipowners at common law*, 1889; Aicardi, *Obblighi del proprietario di nave, nascenti degli atti del capitano*, 1888; Recco, *Le limitazioni alla responsabilità degli armatori* („Arch. giur." т. LIX, 1897), Гольдмерштейнъ, *Морское право* (отвѣтственность судохозяина), 1903; баронъ Нольде, *Объ ограниченной отвѣтственности судохозяевъ по уставу торговому* („Ж. М. Ю." 1908, №№ 7 и 8).

I. Общее понятіе. Подъ именемъ судохозяина [1]) слѣдуетъ понимать лицо, которое при помощи судна ведетъ свой морской промыселъ.

a. Хозяинъ тотъ, кто распоряжается судномъ, какъ принадлежащею ему вещью. Въ огромномъ большинствѣ случаевъ это будетъ собственникъ судна. Исходя изъ наблюдаемой дѣйствительности, законодательства обыкновенно отождествляютъ судохозяина и собственника. Только германское право, признавъ судохозяиномъ собственника судна, служащаго ему для его морского промысла [2]), распространяетъ понятіе о судохозяинѣ и на того, кто пользуется не принад-

---

[1]) Armateur, Rheder.

[2]) Герм. торг. код. § 484: Eigenthümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes.

лежащимъ ему судномъ для морского промысла [1]). На самомъ дѣлѣ возможны случаи, когда судохозяинъ и собственникъ окажутся разными лицами. Это произойдетъ тогда, когда принадлежащее другому лицу судно нанимается въ интересахъ чужого промысла. Если это сравнительно и рѣдкій случай, то все же нужно имѣть въ виду указанное отличіе, которое способно повлечь за собою нѣкоторыя особенныя послѣдствія. Судохозяинъ снаряжаетъ судно самъ или поручаетъ другому [2]), назначаетъ капитана, нанимаетъ экипажъ или поручаетъ это дѣло капитану, опредѣляетъ рейсы.

Какъ представляетъ себѣ судохозяина наше законодательство? При внесеніи судна въ корабельный списокъ отмѣчается имя или фирма и мѣсто жительство судохозяина или судохозяевъ [3]); въ случаѣ перехода судна отъ одного лица къ другому, судохозяину вмѣняется въ обязанность извѣстить о томъ ближайшую портовую таможню [4]). Изъ этого можно заключить, что законъ нашъ подъ именемъ судохозяина понимаетъ собственника. Но въ то же время законъ называетъ судохозяиномъ лицо, которое еще только собирается строить мореходное судно [5]). Оставляя въ сторонѣ это послѣднее положеніе, мы должны признать, что съ точки зрѣнія нашего закона судохозяинъ—это собственникъ. Какъ же быть, если принадлежащее одному лицу на правѣ собственности судно нанимается другимъ въ интересахъ морского промысла? Кто изъ нихъ будетъ судохозяиномъ и къ кому изъ нихъ слѣдуетъ пріурочить права и обязанности судохозяина? Изъ той роли, какую вмѣняетъ законъ судохозяину, явствуетъ, что лицо, не имѣющее права распоряжаться судномъ или на суднѣ, не можетъ быть признано судохозяиномъ.

b. Судохозяинъ тотъ, кто помощью судна осуществляетъ свой морской промыселъ. Пользованіе судномъ не въ видахъ промысла, не съ цѣлью извлеченія дохода, исключаетъ понятіе о судохозяинѣ. Не судохозяинъ тотъ, кто имѣетъ судно для своего удовольствія, для катаній (яхта), не судохозяинъ тотъ, кто снарядилъ судно для полярной экспедиціи.

---

[1]) Такое лицо называется Ausrüster.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 101 и 102.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 127.

[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 136.

[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 100.

Если понятіе о судохозяинѣ предполагаетъ наличность промысла, то отсюда еще не слѣдуетъ, что это долженъ быть торговый промыселъ. Правда, нормы морского права помѣщены во второй книгѣ Устава торговаго подъ общимъ заглавіемъ „о морской торговлѣ". Но, во-первыхъ, морской промыселъ можетъ быть лишенъ признака торговаго, какъ напр. рыбная и китовая ловля, организація по снятію судовъ съ мели и съ камней. Во-вторыхъ, нормы морского права предусматриваютъ не только сдѣлки, но и иныя отношенія, создаваемыя на почвѣ мореплаванія; таковы случаи аваріи. Поэтому судохозяина нельзя называть морскимъ купцомъ [1]). Эти понятія могутъ совпасть, но могутъ и разойтись. Они расходятся, когда судохозяинъ занимается морскимъ промысломъ, не отвѣчающимъ признаку торговой сдѣлки. Они расходятся и въ томъ отношеніи, что купецъ есть глава всего предпріятія, тогда какъ судохозяинъ есть хозяинъ даннаго судна; поэтому хозяинъ транспортнаго предпріятія, владѣющій нѣсколькими пароходами, является многократнымъ судохозяиномъ.

c. Понятіе о судохозяинѣ представляло особенно важное значеніе, когда правительства, руководствуясь соображеніями военнаго характера, относились отрицательно къ иностраннымъ судохозяевамъ. Въ настоящее время право заниматься перевозкою на морскихъ судахъ товаровъ и другихъ грузовъ и пассажировъ предоставляется какъ всѣмъ состояніямъ россійскихъ подданныхъ, такъ и иностранцамъ [2]). Однако изъ этого общаго правила имѣется довольно существенное изъятіе, установленное для каботажнаго плаванія или прибрежнаго. Ранѣе подъ каботажнымъ судоходствомъ понимался перевозъ товаровъ или пассажировъ между русскими портами, лежащими на одномъ и томъ же морѣ. Но закономъ 29 мая 1897 года это понятіе расширилось. Теперь подъ каботажнымъ судоходствомъ понимается перевозъ товаровъ или пассажировъ между русскими портами, лежащими какъ на одномъ и томъ же морѣ, такъ и на разныхъ моряхъ [3]). Каботажное судоходство предоставлено исключительно въ пользу русскихъ подданныхъ. Въ отношеніи перевозки товаровъ между россійскими портами Балтійскаго моря съ его

---

[1]) Cosack, *Lehrbuch des Handelsrechts*, стр. 134.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 164.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 165.

заливами финляндцы уравнены съ русскими подданными. За иностранцами сохранено каботажное судоходство, когда оно имѣетъ своею цѣлью перевозку соли изъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей въ порты Балтійскаго моря [1]).

II. Отвѣтственность судохозяина. Какъ всякій хозяинъ торговаго предпріятія отвѣчаетъ за дѣйствія своего вспомогательнаго персонала, совершаемыя въ предѣлахъ промысла, такъ и судохозяинъ отвѣтственъ за дѣйствія своего ближайшаго довѣреннаго, а именно капитана морского судна.

Разсматривая характерныя черты отвѣтственности судохозяина, обнаруживаемъ слѣдующее.

a. Судохозяинъ несетъ отвѣтственность за дѣйствія своего представителя, насколько они связаны съ эксплоатаціей промысла. Онъ отвѣчаетъ по сдѣлкамъ, если онѣ совершены въ интересахъ промысла, напр. капитанъ закупаетъ уголь для парохода, и не отвѣчаетъ, если онѣ не связаны съ промысломъ, напр. капитанъ закупаетъ самъ товары для продажи ихъ въ мѣстѣ назначенія. Судохозяинъ отвѣчаетъ за правонарушенія, допущенныя капитаномъ, насколько они вытекаютъ изъ тѣхъ дѣйствій, которыя совершены имъ въ интересахъ промысла, напр. въ случаѣ столкновенія судовъ, и не отвѣчаетъ, если, совершая незаконное дѣйствіе, капитанъ поступалъ не въ качествѣ представителя, напр. ранилъ на берегу таможеннаго чиновника.

b. Отвѣтственность судохозяина по нашему законодательству субсидіарна. Судохозяинъ отвѣтствуетъ, когда самъ капитанъ оказывается къ тому несостоятельнымъ [2]). Субсидіарность устанавливается закономъ только на тотъ случай, когда имѣются на лицо дѣйствія представителя—капитана. Если договоръ перевозки заключенъ грузоотправителемъ съ конторою судохозяина на мѣстѣ отправленія, то искъ, вытекающій изъ этой сдѣлки, можетъ быть предъявленъ непосредственно къ судохозяину, минуя капитана [3]). Если же искъ основывается на договорѣ, заключенномъ съ капитаномъ, или вытекаетъ изъ правонарушеній, допущенныхъ имъ, то предъявленіе иска къ судохозяину встрѣтитъ отводъ

---

[1]) Т. XI ч. 2 Уставъ торговый, ст. 165, прим. 3.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 240.

[3]) Рѣш. Гражд. Кас. Деп. 1888 № 65, а также 2 Общаго Собранія 2 мая 1903 года.

по преждевременности [1]). Необходимость обращенія къ капитану ранѣе обращенія къ судохозяину является, конечно, въ высокой степени стѣснительной. Неудобство такого порядка возросло бы еще больше, если бы подъ несостоятельностью понимать открытіе конкурснаго производства, а не простое отсутствіе средствъ, обнаруженное при обращеніи взысканія въ порядкѣ исполненія.

c. Отвѣтственность судохозяина представляется не только субсидіарною, но и ограниченною, по сравненію съ отвѣтственностью всякаго другого предпринимателя, отвѣчающаго за дѣйствія своихъ сотрудниковъ всѣмъ своимъ имуществомъ. Почти всѣ законодательства ставятъ отвѣтственность судохозяина въ границы стоимости судна, съ которымъ связаны факты, создающіе отвѣтственность. Плывущее въ морѣ имущество (fortune de mer) обособляется отъ остального имущества, принадлежащаго судохозяину (fortune de terre). Это послѣднее названіе не можетъ быть признано удачнымъ, потому что отвѣтственность не распространяется и на остальныя морскія суда, останавливаясь въ границахъ цѣнности одного даннаго судна.

По римскому праву, отвѣтственность судохозяина (exercitor navis), въ силу actio exercitoria, была непосредственной и неограниченной. По actio noxalis, судохозяинъ могъ, конечно, отдать взыскателямъ самого капитана, обыкновенно его раба, если дѣло шло о причиненномъ вредѣ, но это уже было общимъ явленіемъ римскаго правового быта. Только въ своеобразныхъ условіяхъ средневѣкового морского транспорта выработался тотъ порядокъ отвѣтственности судохозяина, при которомъ искъ долженъ былъ первоначально обращаться къ капитану, а также тотъ объемъ отвѣтственности, который позволялъ ему, оставивъ въ рукахъ взыскателя остатки корабля (абандонъ), считать себя въ остальномъ совершенно свободнымъ. Возникновеніе права абандона объясняется обыкновенно существованіемъ въ средніе вѣка товарищеской формы accomenda, при которой купцы, вручавшіе капитану капиталъ для торговыхъ операцій, не могли быть привлекаемы къ отвѣтственности за предѣлами вклада. Во всякомъ случаѣ, уже Consulato del mare знаетъ ограниченную отвѣтственность. Она была признана, въ формѣ абандона, Ordon-

---

[1]) Гражд. Кас. Деп. 1887, № 96.

nance de la marine 1681 года, откуда и перешла въ новѣйшія законодательства.

Французское законодательство признаетъ въ настоящее время систему абандона въ ея чистомъ видѣ [1]). Судохозяинъ отвѣчаетъ имущественно за дѣйствія капитана и обязательства, заключенныя послѣднимъ въ отношеніи судна и плаванія. Онъ можетъ однако во всякомъ случаѣ освободиться отъ обязательствъ этого рода путемъ предоставленія кредиторамъ судна и фрахта (par l'abandon du navire et frêt). Той же системы придерживаются законодательства Бельгіи, Голландіи, Испаніи, Португаліи [2]). Нѣкоторое отклоненіе представляетъ германское законодательство. Въ то время, какъ по французскому праву судохозяинъ можетъ освободиться отъ предъявленнаго къ его имуществу взысканія абандономъ судна и фрахта, по германскому праву кредиторы судохозяина могутъ обращать свое взысканіе не на все вообще имущество его, а только на судно и фрахтъ [3]). Значительно большее отклоненіе представляетъ англійское право. Оно также признаетъ ограниченную отвѣтственность судохозяина, но иначе ставитъ границы. По незаконнымъ дѣйствіямъ, допущеннымъ капитаномъ, судохозяинъ отвѣчаетъ въ размѣрѣ денежной суммы, пропорціональной размѣру судна, по установленной закономъ оцѣнкѣ, напр. по 15 или 8 ф. ст. съ каждой зарегистрованной тонны вмѣстимости [4]). Но по договорамъ, заключеннымъ капитаномъ, судохозяинъ отвѣчаетъ всѣмъ своимъ имуществомъ безъ ограниченія.

Какъ бы ни различались однако законодательства въ установленіи порядка и предѣловъ отвѣтственности, всѣ они сходятся въ признаніи принципа ограниченной отвѣтственности судохозяина. Чѣмъ же можно оправдать это исключеніе изъ общаго правила, что довѣритель отвѣчаетъ всѣмъ своимъ имуществомъ за дѣйствія своего довѣреннаго, совершенныя послѣднимъ при исполненіи и во исполненіе даннаго ему порученія? Историческое основаніе этой привилегіи имѣется въ той разъединенности судна и судохозяина, которая заставляла его довѣряться капитану безъ всякой

---

1) Франц. торг. кодексъ § 216.

2) Бельг. законъ 21 августа 1879 § 7; Голл. торг. код. § 321; Итал. торг. код. § 441; Исп. торг. код. § 586, Порт. торг. код. § 492.

3) Герм. торг. код. § 452.

4) Англ. законъ 1862 г. § 54.

возможности слѣдить за его дѣйствіями. Но эта разъединенность—дѣло прошлаго. Возможность поддерживать постоянныя сношенія со своимъ судномъ и управляющимъ имъ капитаномъ, которое создается нынѣ благодаря техническимъ усовершенствованіямъ, устраняетъ цѣлесообразность сохраненія въ дальнѣйшемъ привилегіи ограниченной отвѣтственности. Всякое отступленіе отъ началъ общаго права должно быть подкрѣплено вѣскими соображеніями, вытекающими изъ настоятельной жизненной потребности сдѣлать исключеніе.

Обращаясь къ русскому законодательству, мы встрѣчаемъ и здѣсь принципъ ограниченной отвѣтственности [1]).

Приступая впервые къ законодательному нормированію морской торговли и принимая иностранные образцы, нашъ законодатель не могъ, конечно, отступиться отъ основныхъ началъ морского права, повсемѣстно принятыхъ. Уставъ 1781 г. предполагаетъ само собою разумѣющимся принципъ ограниченной отвѣтственности, и, исходя изъ него, разрѣшаетъ вопросъ объ отвѣтственности судохозяевъ-товарищей [2]),—„за превосходящее цѣну корабля или судна не обязаны платить". Абандона еще нѣтъ, устанавливается лишь отвѣтственность, ограниченная предѣлами цѣнности fortune de mer. О фрахтѣ также не упоминается. Въ Сводѣ Законовъ, на основаніи Устава о купеческомъ водоходствѣ, принимаются начала субсидіарной и ограниченной отвѣтственности судохозяина, все равно, единоличнаго или коллективнаго. Субсидіарность обусловливается не несостоятельностью капитана, а „когда онъ самъ не въ состояніи удовлетворить изъ своей платы". Ограниченность опредѣляется тѣмъ, что „количество удовлетворенія соразмѣряется цѣнѣ корабля". Съ изданіемъ въ 1845 году Уложенія о наказаніяхъ, въ разсматриваемомъ вопросѣ произошло нѣкоторое измѣненіе, такъ такъ, поощряя приглашеніе на должности шкиперовъ лицъ, выдержавшихъ испытаніе, уголовный законъ провозгласилъ, при отсутствіи на суднѣ дипломированнаго капи-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 240 и 241.

[2]) Ст. 165. По мнѣнію Гольдмерштейна, уставу 1781 года чуждъ принципъ ограниченной отвѣтственности для единоличнаго судохозяина (стр. 9). Но весь складъ статьи 165 обнаруживаетъ, что законодатель лишь примѣняетъ общій принципъ къ частному случаю („ибо").

тана, рядомъ съ уголовною отвѣтственностью и неограниченную гражданскую отвѣтственность, — „хозяинъ обязанъ вознаградить за всѣ убытки и вредъ, за которые самъ корабельщикъ заплатить будетъ не въ состояніи“. Но самая обязанность возмѣщенія вреда являлась только послѣдствіемъ уголовнаго приговора. Устраняя принципъ ограниченной отвѣтственности при отсутствіи дипломированнаго шкипера, законъ въ то же время, при формальномъ наймѣ шкипера, выдержавшаго испытаніе, освобождалъ судохозяина отъ всякой отвѣтственности за дѣйствія капитана. Высочайше утвержденное 14 января 1852 года мнѣніе Государственнаго Совѣта подтвердило, что судохозяинъ, имѣющій на своемъ кораблѣ не дипломированнаго капитана, „обязанъ исполнить все, чего корабельщикъ самъ не въ состояніи заплатить, хотя бы количество вреда и убытковъ и превосходило даже цѣну корабля“ [1]). Наконецъ, 29 іюня 1853 года былъ изданъ законъ, вызванный вопросомъ объ отвѣтственности хозяина буксирующаго судна. По этому частному вопросу законъ въ трехъ статьяхъ выразилъ какъ общій принципъ отвѣтственности судохозяина, такъ и исключеніе для буксирующихъ судовъ. Законодатель оказался подъ сильнымъ вліяніемъ французскаго права, съ его системой абандона, и англійскаго права, съ его системой отвѣтственности, ограниченной по цѣнности. Этотъ законъ лежитъ въ основѣ дѣйствующаго законодательства [2]).

Система, положенная въ основу русскаго права, способна возбудить сомнѣніе именно благодаря двойственности принятыхъ принциповъ. Съ одной стороны, судохозяинъ можетъ „освободиться отъ всякой дальнѣйшей отвѣтственности уступкою своего корабля и полученныхъ имъ или слѣдующихъ къ полученію за тотъ рейсъ фрахтовыхъ денегъ“, а съ другой, въ той же статьѣ признается, что „онъ ни въ какомъ случаѣ не подвергается отвѣтственности за вредъ и убытки, корабельщикомъ его причиненные, сверхъ суммы, равной цѣнѣ корабля его, съ присоединеніемъ къ оной и фрахтовыхъ, полученныхъ имъ, или же слѣдующихъ ему за тотъ рейсъ денегъ“. Въ первой части принята система абандона, позволяющая судохозяину, въ случаѣ обращеннаго на него

---

[1]) П. С. З. 1852, № 25.901.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 240, 241, 242.

взысканія, предоставить взыскателямъ судно и фрахтъ. Во второй части принята система, позволяющая судохозяину, въ случаѣ обращеннаго на него взысканія, которое превышаетъ стоимость судна и сумму фрахта, отклонить искъ за предѣлами суммы, равной стоимости корабля и фрахта.

Можно признать, конечно, что сочетаніе двухъ системъ, поставленныхъ рядомъ, явилось результатомъ неяснаго представленія законодателей, что они имѣли въ виду ввести систему абандона, но сами же подорвали ее излишнимъ разъясненіемъ. Однако, при всей вѣроятности такого именно образованія текста статьи, необходимо признать, что мы должны толковать законъ по его содержанію. Двойственность содержащейся въ законѣ системы даетъ только тотъ выходъ, чтобы признать обязательство судохозяина, вытекающее изъ его отвѣтственности, альтернативнымъ, съ правомъ выбора на сторонѣ должника. Судохозяинъ можетъ или a) предложить самое судно съ присоединеніемъ денежной суммы въ размѣрѣ фрахта, или же b) предложить денежную сумму въ размѣрѣ стоимости судна и фрахта. Отъ него зависитъ избрать тотъ или иной способъ удовлетворенія, и кредиторъ обязанъ подчиниться его выбору.

Разсматривая ближе условія примѣненія законовъ объ ограниченной отвѣтственности судохозяина, мы находимъ слѣдующіе моменты.

a. Ограниченная отвѣтственность имѣетъ примѣненіе только въ отношеніи морскихъ судовъ. Хозяинъ рѣчного судна не въ правѣ ссылаться на ст. 241. Это, повидимому, совершенно ясное положеніе необходимо было выставить въ виду тѣхъ соображеній, на основаніи которыхъ наша судебная практика находитъ возможнымъ распространить дѣйствіе ст. 240 на рѣчное судоходство, и руководствуясь которыми легко перенести льготу ст. 241 на судохозяина рѣчного судна. „По отношенію къ возможности достиженія цѣли закона (ст. 240), морское и рѣчное судоходство не представляютъ между собою никакого различія“, „общее содержаніе статей не представляетъ никакого указанія на то, чтобы всѣ безъ исключенія постановленія этого отдѣленія должны были примѣняться только къ нарушеніямъ по судоходству морскому“. Если не считаться съ тѣмъ, что ст. 240—241 помѣщены въ Уставѣ торговомъ, въ отдѣлѣ о морской торговлѣ, то нельзя не считаться съ тѣмъ, что законъ 1853 года въ

ст. 3 (нынѣ 242) сознательно присоединилъ указаніе на рѣчныя суда, какого указанія нѣтъ ни въ 240, ни въ 241 статьяхъ.

b. По какимъ обязательствамъ пользуется судохозяинъ правомъ ограниченной отвѣтственности? Это вопросъ спорный въ законодательствахъ. Ограниченная отвѣтственность можетъ быть предоставлена судохозяину по всѣмъ вообще обязательствамъ его, какъ контрактнымъ, такъ и деликтнымъ (капитана), или же примѣненіе ея можетъ быть ограничено деликтными (капитана) обязательствами. Первое направленіе преобладаетъ въ законодательной практикѣ [1]). Напротивъ, наше законодательство допускаетъ ограниченную отвѣтственность только по обязательствамъ судохозяина, которыя возникаютъ вслѣдствіе убытковъ, причиненныхъ „невѣрностью или нечестностью, или же недостаткомъ искусства и знанія корабельщика“ [2]). Слѣдовательно судохозяинъ въ правѣ ссылаться на ограниченную отвѣтственность только тогда, когда она вызывается виною капитана, обусловленной его незнаніемъ дѣла или его недобросовѣстностью, послѣдствіемъ чего оказались убытки для третьихъ лицъ. Если же судохозяину приходится отвѣчать по договорамъ, заключеннымъ съ третьими лицами капитаномъ или, помимо его, конторою, агентомъ, то отвѣтственность его не ограничена. Къ судохозяину погибшаго судна предъявляется требованіе о платежѣ за взятый капитаномъ уголь на одной изъ остановокъ — отвѣтственность полная. Къ судохозяину предъявляется требованіе о вознагражденіи за потопленный при разгрузкѣ по неосторожности капитана товаръ, принятый по фрахтовому договору — отвѣтственность ограниченная. Изъ общаго правила о неограниченной отвѣтственности по договорнымъ обязательствамъ нашъ законъ допускаетъ одно, весьма впрочемъ существенное, исключеніе: плата, причитающаяся морскому экипажу по договору найма, пропадаетъ вмѣстѣ съ гибелью судна [3]). Съ другой стороны изъ общаго правила объ ограниченной отвѣтственности судохозяина по деликтнымъ обязательствамъ нашъ законъ устанавливаетъ

---

[1]) Франц. торг. код. § 216; Герм. торг. код. § 452; Итал. торг. код. § 441. Напротивъ Англ. уставъ 1862, § 4, допускаетъ ограниченіе отвѣтственности только при недозволенныхъ дѣйствіяхъ капитана.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 240.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 285.

одно, также въ высшей степени существенное, исключеніе: въ случаѣ вреда или убытка вслѣдствіе смерти или повреждения въ здоровьи при эксплоатаціи пароходнаго (и морского) предпріятія судохозяинъ обязанъ возмѣстить весь причиненный вредъ [1].

c. Кто пользуется правомъ ограниченной отвѣтственности? Во-первыхъ хозяинъ не всякаго судна: хозяинъ судна, предназначеннаго къ буксирному промыслу, платитъ за убытки, причиненные по винѣ капитана, въ полномъ размѣрѣ безъ всякаго ограниченія [2]. Во-вторыхъ, судохозяинъ, который является въ то же время и капитаномъ (случай не рѣдкій), не можетъ ссылаться на льготную отвѣтственность, потому что таковая предоставлена судохозяину, отвѣчающему за дѣйствія капитана, а въ настоящемъ случаѣ это онъ самъ причиняетъ убытки третьимъ лицамъ. Наконецъ, въ-третьихъ, возникаетъ вопросъ, можетъ ли пользоваться этой льготой судохозяинъ, который не является въ то же время собственникомъ? Установленная закономъ ограниченная отвѣтственность имѣетъ въ своемъ основаніи отношеніе между судохозяиномъ и капитаномъ, которое остается тѣмъ же самымъ, независимо отъ правъ судохозяина на судно. Очевидно, однако, что абандономъ такой судохозяинъ воспользоваться не можетъ, такъ какъ не собственникъ не въ правѣ уступать другому вещь, а потому ему остается прибѣгнуть ко второму способу осуществленія льготы судохозяина, то есть предложить вознагражденіе не свыше стоимости судна и фрахта.

d. Что составляетъ содержаніе обязательства, которое долженъ выполнить судохозяинъ, пользующійся льготой ограниченной отвѣтственности? Мы уже видѣли, что на немъ лежитъ альтернативное обязательство.

1. Онъ можетъ предложить судно и фрахтъ. Каждое изъ этихъ понятій требуетъ болѣе детальнаго разсмотрѣнія. Судно предлагается въ томъ видѣ, какой оно имѣетъ въ моментъ предъявленнаго требованія возмѣстить убытки. Судно можетъ имѣть весьма жалкій видъ вслѣдствіе кораблекрушенія, оно можетъ совершенно исчезнуть подъ водою, — это нисколько не устраняетъ права абандона. Но если судно

---

[1]) Т. X ч. 1, ст. 683.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 242.

было застраховано? Въ правѣ ли третьи лица обратить свое требованіе на страховое вознагражденіе? Германская, англійская и французская юриспруденція даютъ на этотъ вопросъ отрицательный отвѣтъ. Вопросъ этотъ во всякомъ случаѣ сомнительный и едва ли правильно причислять страховое вознагражденіе къ fortune de terre потому только, что изъ этого имущества уплачивались преміи. Если признать, что третьи лица, въ случаѣ гибели судна, не въ правѣ обращаться къ страховому вознагражденію, то позволительно сомнѣваться, обязано ли страховое общество платить страхователю, потому что оно можетъ доказывать, что съ гибелью судна судохозяинъ не терпитъ ущерба, который составляетъ условіе страхового платежа. Что касается фрахта, который присоединяется къ судну, то вычисленіе его возбуждаетъ рядъ вопросовъ какъ у насъ, такъ и на Западѣ. Слѣдуетъ ли имѣть въ виду брутто-фрахтъ, т. е. всю плату, полученную за провозъ, или нетто-фрахтъ, т. е. ту часть платы, которая составляетъ чистую прибыль? По общепризнанному взгляду слѣдуетъ считаться съ валовымъ фрахтомъ. Выдачѣ подлежитъ какъ фрахтъ уже полученный, такъ и слѣдующій за тотъ рейсъ. Съ выраженіемъ „тотъ рейсъ“ открывается новый рядъ вопросовъ, способныхъ затруднить вычисленіе его размѣра. Тотъ ли это рейсъ, когда причиненъ вредъ, или тотъ, когда предъявлено требованіе? Какъ производить вычисленіе при наймѣ „туда и обратно“?

2. Судохозяинъ можетъ предложить денежную сумму, равную цѣнѣ корабля и фрахта. По какому моменту должно производиться уравненіе? Слѣдуетъ ли принимать во вниманіе ту стоимость, какую имѣло судно въ моментъ отплытія въ злополучный рейсъ? При молчаніи закона, такое предположеніе являлось бы совершенно произвольнымъ. Поэтому необходимо признать, что это та стоимость, какую имѣетъ судно въ моментъ предъявленнаго къ судохозяину требованія. Оцѣнка предѣльной суммы отвѣтственности производится по состоянію судна въ соотвѣтствующій моментъ. Слѣдовательно эта сумма можетъ быть равна нулю, если судно совершенно погибло.

§ 153. Морское сообщество.

Литература. Cheguillaume, *De la copropriété des navires* 1896; Guibal, *Essai sur la copropriété des navires*, 1883.

I. Общее понятіе. При той огромной стоимости, какую представляетъ современное морское судно, и при той большой опасности, съ какою соединяется эксплотація его, морской промыслъ не подъ силу отдѣльнымъ лицамъ. Онъ требуетъ соединенія капиталовъ. Товарищеское начало, какъ мы видѣли, давно проникло въ морское судоходство. Въ настоящее время, когда выработались новыя формы товарищескихъ соединеній, торговое мореплаваніе основывается чаще всего на акціонерномъ предпріятіи, также на товариществѣ полномъ или на вѣрѣ.

Несмотря на вытѣсненіе старыхъ формъ соединенія новыми, во всѣхъ законодательствахъ сохраняется историческая форма, примѣняемая теперь главнымъ образомъ къ прибрежному судоходству [1]). Такую форму предусматриваетъ и наше законодательство подъ именемъ товарищества въ построеніи, покупкѣ и содержаніи судовъ [2]), которое мы будемъ называть морскимъ сообществомъ.

а. Морское сообщество предполагаетъ соединеніе на почвѣ *общей собственности*, объектомъ которой является судно. „Лица, общимъ иждивеніемъ построившія или купившія судно, или въ наслѣдство сообща получившія, именуются общими его хозяевами“ [3]). Построеніе за общій счетъ, возмездное пріобрѣтеніе сообща и наслѣдованіе со стороны нѣсколькихъ—таковы факты, съ которыми соединяется и установленіе обыкновенной общей собственности и возникновеніе спеціальнаго морского сообщества. Однако общая собственность останавливается на этомъ фактѣ, тогда какъ морское сообщество воздвигается на этомъ фактѣ. Но безъ общей собственности морское сообщество не возникаетъ, поэтому даже наемъ судна не въ состояніи замѣнить необходимаго права собственности.

---

[1]) Эта форма извѣстна въ Германіи подъ именемъ Rhederei.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 155—163.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 155.

b. Объектъ общей собственности служитъ средствомъ *общаго промысла*. Одна общая собственность, сама по себѣ, недостаточна для морского сообщества. Если нѣсколько лицъ унаслѣдовали судно, то передъ нами только общая собственность, но не морское сообщество. Если нѣсколько лицъ за общій счетъ построили судно съ цѣлью его продать,—морского сообщества нѣтъ. Со свойственною ему неточностью, нашъ законодатель какъ будто считаетъ сообществомъ одно построеніе или покупку, но, требуя для соглашенія письменной формы, законъ предлагаетъ указать въ договорѣ 1) сколько каждый изъ участниковъ на постройку или покупку судна даетъ денегъ, 2) какъ дѣлить прибыль и убытокъ во время сообщества [1]). Этимъ сразу обнаруживается, что между товарищами, по мысли закона, устанавливается не только общая собственность, но и общій промыселъ.

c. Морское сообщество исчерпывается *однимъ судномъ*. Законъ не имѣетъ въ виду предпріятія, организованнаго для морского транспорта, и располагающаго многочисленными судами, а предполагаетъ соединеніе, создавшееся по поводу одного судна. Поэтому, если бы тѣ же самыя лица оказались общими собственниками не одного, а двухъ, трехъ судовъ, то они оказались бы соотвѣтственно столько же разъ въ морскомъ сообществѣ. Въ этомъ слѣдуетъ видѣть отличительную черту морского сообщества, отдѣляющую его отъ товарищескаго предпріятія, возникшаго съ цѣлью морского промысла.

Морское сообщество, характеризуемое указанными чертами, не составляетъ юридическаго лица. Это свойство чуждо ему по иностраннымъ законодательствамъ, оно ни въ чемъ не проявляется по русскому законодательству. Соотвѣтственно тому, морское сообщество не имѣетъ фирмы. Не будучи торговымъ товариществомъ, морское сообщество не можетъ быть признано и соединеніемъ для единичной операціи, потому что соединеніе не носитъ промысловаго характера.

Общая собственность, лежащая въ основѣ морского сообщества, предполагаетъ доли, которымъ распредѣляется участіе членовъ его. На Западѣ, по давно установившемуся обычаю, принято раздѣлять цѣнность судна на извѣстное

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 157.

количество долей, по которымъ опредѣляется не только участіе въ общей собственности, но и участіе въ раздѣлѣ прибыли и убытковъ. Эти доли, извѣстныя нѣкогда подъ именемъ caratti, носятъ нынѣ названіе во Франціи quirats или portions, а въ Англіи shares. Въ Англіи закономъ установлено предѣльное число частей, 64, не допускающее дальнѣйшаго дробленія [1]). Во Франціи весьма распространено, хотя и не узаконено, дѣленіе на 24 доли. Соотвѣтственно стеченію паевъ или расхожденію ихъ, число участниковъ то сокращается, то снова увеличивается. Это придаетъ морскому сообществу характеръ капиталистическаго соединенія.

II. Внутреннія отношенія. На основаніи заключеннаго договора опредѣляются взаимныя отношенія внутри сообщества.

Общее управленіе и распоряженіе ввѣряется одному изъ участниковъ, получающему по закону названіе „начальнаго товарища". Выборъ такого главы сообщества составляетъ историческое достояніе и извѣстенъ всѣмъ современнымъ законодательствамъ подъ разными наименованіями [2]). Въ однихъ законодательствахъ избраніе начальнаго товарища строится на началахъ факультативности, въ другихъ на началахъ обязательности. Въ Англіи, Франціи, Германіи (за исключеніемъ Мекленбургъ-Шверина) начальный товарищъ можетъ быть избранъ, у насъ въ Россіи онъ долженъ быть избранъ. „Общіе хозяева судна обязаны съ общаго согласія избрать одного товарища, которому ввѣрить правленіе и распоряженіе касательно того судна" [3]). Долженъ ли быть избранъ распорядителемъ непремѣнно одинъ изъ участниковъ или же выборъ можетъ пасть и на посторонняго человѣка? Самое названіе распорядителя показываетъ съ очевидностью, что у насъ избраннымъ можетъ быть только товарищъ, т. е. участникъ сообщества.

Обязанности начальнаго товарища сводятся къ распо-

---

[1]) Merchant shipping Act, § 5 п. 1.

[2]) Armateur-gérant, Korrespondent-Rheder, Ships-Husband.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 159. Здѣсь законъ отступаетъ отъ начала факультативности, выраженнаго въ т. X ч. 1, ст. 547, по которой соучастники въ общемъ имѣніи могутъ управленіе онымъ ввѣрить одному изъ своихъ товарищей, хотя обѣ статьи заимствованы изъ одного источника — изъ Устава о купеческомъ водоходствѣ 1781 года, ст. 161.

ряженію судномъ, какъ источникомъ прибыли. Поэтому онъ обязанъ 1) стараться, чтобы судно не стояло празднымъ, и имѣть попеченіе объ отдачѣ его въ наемъ; 2) назначать къ судну капитана, который отъ него получаетъ инструкціи, съ нимъ переписывается въ пути, передъ нимъ отчитывается въ расходахъ и совершенныхъ сдѣлкахъ; 3) представлять прочимъ участникамъ отчетъ въ своихъ дѣйствіяхъ, и расчетъ прибыли и убытковъ по общему промыслу.

Обращаясь къ правамъ участниковъ, мы должны руководствоваться общими положеніями гражданскаго права, насколько они не измѣнены спеціальными постановленіями о морскомъ сообществѣ. Поэтому по вопросу о раздѣлѣ прибыли слѣдуетъ примѣнять начало распредѣленія доходовъ по соразмѣрности долей, принадлежащихъ каждому участнику, если въ договорѣ не установленъ особый порядокъ раздѣла прибыли [1]).

Тѣмъ же началамъ пропорціональности необходимо пользоваться, когда дѣло идетъ о распредѣленіи между соучастниками понесенныхъ убытковъ. Однако эта пропорціональность не идетъ за предѣлы стоимости судна и фрахта, потому что морское сообщество представляетъ собою не что иное, какъ коллективнаго судохозяина.

За предѣлами дѣйствій, вызываемыхъ обычнымъ теченіемъ промысла, начальный товарищъ обязанъ испрашивать мнѣнія и согласія остальныхъ соучастниковъ. Какимъ образомъ должно выражаться согласіе участниковъ—большинствомъ голосовъ или единогласіемъ? Многія законодательства, стремясь облегчить дѣятельность морского сообщества, допускаютъ рѣшеніе вопросовъ управленія по большинству голосовъ, исчисляемыхъ однако не поголовно, а по долямъ [2]). Наше законодательство стоитъ на сторонѣ единогласія. Это слѣдуетъ α) изъ общаго гражданскаго положенія, въ силу котораго распоряженіе общимъ нераздѣльнымъ имѣніемъ должно быть по общему согласію [3]); β) изъ спеціальнаго частнаго постановленія, по которому избраніе начальнаго товарища производится съ общаго со-

---

[1]) Т. X ч. 1, ст. 545.

[2]) Франц. торг. код. § 220; Герм. торг. код. § 491. Напротивъ въ Англіи требуется единогласіе.

[3]) Т. X ч. 1, ст. 546.

гласія [1]; γ) изъ спеціальнаго постановленія, предусматривающаго частный случай, когда возбуждается вопросъ о ремонтѣ судна, который выходитъ за предѣлы мелкихъ рейсовыхъ поправокъ. Въ послѣднемъ случаѣ, если починка судна стоитъ половины или болѣе того, во что обошлась постройка или починка его, и всѣ товарищи на таковую починку согласны, но одинъ изъ нихъ того не желаетъ, то таковаго можно вовсе отстранить отъ сообщества, выдѣливъ ему четвертую долю изъ тѣхъ денегъ, какія онъ прежде далъ на постройку или покупку судна [2]. Внѣ этого случая, когда возраженіе дѣлается отъ болѣе, чѣмъ одного, рѣшеніе должно считаться несостоявшимся. Такимъ образомъ начало единогласія не подлежитъ сомнѣнію.

За каждымъ участникомъ сохраняется его отдѣльное право распоряжаться своею долею. Казалось бы, при капиталистическомъ характерѣ морского сообщества, при той роли, какую играетъ начальный товарищъ, каждый изъ участниковъ могъ бы свободно распоряжаться своей долей, продажею, дареніемъ, завѣщаніемъ или инымъ способомъ. Однако нашъ законъ стоитъ на иной точкѣ зрѣнія. По нашему закону, участникъ, желающій продать или уступить свою долю, обязанъ заручиться согласіемъ всѣхъ остальныхъ. Если согласіе дано, замѣна производится силою той сдѣлки, которою переносится право. Если согласія не получено, то участникъ можетъ требовать, чтобы остальные выкупили его долю по оцѣнкѣ. Оцѣнка производится не по усмотрѣнію участника отчуждающаго или соучастниковъ выкупающихъ, а примѣнительно къ состоянію судна въ данный моментъ, т. е., другими словами, цѣна, за которую соучастники готовы выкупить долю, можетъ быть предметомъ судебнаго разсмотрѣнія. Денежная сумма, слѣдующая за отчуждаемую долю, должна быть уплачена въ теченіе одного мѣсяца [3]. Отчужденіе, совершенное безъ согласія соучастниковъ, не имѣетъ юридическаго значенія въ отношеніи сообщества, потому что участники въ правѣ не признавать членомъ сообщества того, кому доля отчуждена безъ ихъ согласія.

---

[1] Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 159.
[2] Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 162.
[3] Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 161.

III. Внѣшнія отношенія. Съ внѣшней стороны обнаруживается болѣе всего отличіе морского сообщества отъ товарищества. Передъ третьими лицами нѣтъ юридическаго лица, передъ ними нѣтъ вообще никакого единства въ юридическомъ смыслѣ. Они имѣютъ дѣло только съ рядомъ физическихъ лицъ.

Изъ отсутствія въ морскомъ сообществѣ юридической личности слѣдуетъ, что искъ можетъ быть предъявленъ не къ сообществу, а только къ отдѣльнымъ участникамъ. Но среди этихъ участниковъ имѣется начальный товарищъ, который, согласно договору и закону, выступаетъ уполномоченнымъ всѣхъ остальныхъ. Полномочіе можетъ получить и каждый другой участникъ, но оно должно быть дано въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ особымъ полномочіемъ. Начальный товарищъ, словомъ закона, въ правѣ заключать съ третьими лицами всѣ тѣ сдѣлки, которыя вызываются обыкновеннымъ теченіемъ промысла. Со всякимъ другимъ участникомъ третьи лица могутъ заключать лишь тѣ сдѣлки, которыя спеціально указаны въ данномъ ему полномочіи.

Искъ можетъ быть предъявленъ начальнымъ товарищемъ за всѣхъ и къ начальному товарищу. Искъ можетъ быть предъявленъ и къ отдѣльному участнику, если онъ самъ заключилъ сдѣлку. Но взысканіе по иску, основанному на сдѣлкѣ, заключенной отдѣльнымъ участникомъ безъ полномочія остальныхъ или внѣ предѣловъ даннаго ему полномочія, можетъ быть обращено только на его долю. Взысканіе же по иску, обращаемому къ начальному товарищу, имѣетъ своимъ объектомъ всю вообще стоимость, составляющую промыселъ всѣхъ участниковъ.

Капитанъ является довѣреннымъ всѣхъ соучастниковъ, какъ общихъ судохозяевъ, согласіемъ которыхъ онъ и опредѣляется [1]). Поэтому за дѣйствія его отвѣчаютъ всѣ соучастники, а не только начальный товарищъ. Искъ, предъявленный къ отдѣльному участнику за незаконныя дѣйствія капитана, въ виду начала ограниченной отвѣтственности судохозяевъ, можетъ привести къ уступкѣ отвѣтчикомъ своей доли. Искъ, предъявленный на томъ же основаніи къ начальному товарищу, можетъ повести къ уступкѣ всего судна и фрахта. Если искъ основывается на договорѣ, кото-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 206.

рый былъ заключенъ капитаномъ, то примѣненіе ограниченной отвѣтственности не можетъ основываться на томъ, что судномъ исчерпывается все товарищеское имущество. Въ морскомъ сообществѣ нѣтъ товарищескаго имущества, а потому мы должны признать неограниченную отвѣтственность соучастниковъ морского сообщества по договорамъ, заключеннымъ ихъ представителями въ интересѣ ихъ промысла.

Удовлетвореніе требованія, предъявленнаго къ одному изъ участниковъ, даетъ удовлетворившему право регресса къ остальнымъ. Если это начальный товарищъ, онъ въ правѣ перенести на соучастниковъ все уплаченное имъ въ качествѣ общаго представителя. Такое право принадлежитъ и всякому другому участнику тогда и только тогда, когда онъ дѣйствовалъ на основаніи особаго даннаго ему всѣми полномочія.

IV. Прекращеніе сообщества. Морское сообщество, объединяющее капиталистовъ около опредѣленнаго объекта, стоитъ въ зависимости отъ этого послѣдняго.

1. Морское сообщество можетъ прекратить свое существованіе, если состоится соглашеніе. Такъ какъ сообщество предполагаетъ: a) наличность общей собственности и b) совмѣстное производство промысла, то общій отказъ отъ дальнѣйшаго производства промысла не разрушаетъ еще связи по общей собственности. Только соглашеніе, направленное къ продажѣ, къ слому судна, разрушаетъ окончательно морское сообщество [1]).

2. Морское сообщество можетъ прекратить свое существованіе и помимо соглашенія, вслѣдствіе гибели судна, произведеннаго силами природы или дѣйствіями людей,—насиліемъ захвачено [2]). Пріобрѣтеніе новаго судна за счетъ хотя бы страхового вознагражденія создаетъ новое сообщество, а не продолженіе прежняго.

3. Судно, объединяющее всѣхъ участниковъ сообщества, можетъ сдѣлаться объектомъ взысканія въ исполнительномъ порядкѣ. Съ продажею судна должно прекратиться и сообщество.

4. Если сообщество предполагаетъ наличность нѣсколькихъ участниковъ, то сосредоточеніе долей въ рукахъ одного

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 163.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 163.

изъ участниковъ имѣетъ своимъ послѣдствіемъ разрушеніе сообщества.

Ни требованіе отдѣльнаго соучастника о прекращеніи сообщества, ни смерть его, ни несостоятельность, ни лишеніе права не въ состояніи оказать разрушающаго дѣйствія на сообщество.

§ 154. Капитанъ.

Литература. Clarvériat, *Quelle est la nature juridique de l'engagement du capitaine envers l'armateur*, 1888; Perels, *Stellung des Kapitäns im deutschen Seehandelsrecht*; Lewis, въ *„Handbuch des Handels-See- und Wechselrechts* Эндемана, т. IV, стр. 74—103; Cresp и Laurin, *Droit maritime*, т. I, стр. 563—660; Maclachlan, *A treatise on the law of merchant shipping*, стр. 130—181; Bounin, *Du contrat d'engagement du capitaine du navire marchand*, 1900; Petre, *Du capitaine du navire*, 1888; Rénelé, *Des devoirs et des obligations du capitaine du navire*, 1901; Ginsburg, *Hints on the legal Duties of Shippmasters*, 1898.

I. Общее понятіе. Лицо, которому ввѣряется главное управленіе судномъ, называется капитаномъ [1]). Въ этомъ смыслѣ капитанъ противополагается всѣмъ остальнымъ лицамъ, совмѣстными усиліями которыхъ осуществляется плаваніе судна, т. е. морскому экипажу. Но, съ другой стороны, капитанъ можетъ быть причисленъ къ вспомогательному персоналу, работающему въ торговомъ заведеніи (на суднѣ) хозяина. Первое противопоставленіе необходимо, второе сопоставленіе только возможно, потому что капитаномъ на суднѣ можетъ быть и самъ судохозяинъ.

По характеру своему, дѣятельность капитана носитъ тройственный характеръ.

1. Управленіе судномъ при плаваніи въ открытомъ морѣ или при входѣ и выходѣ въ портъ и изъ порта предполагаетъ *техническую сторону* дѣятельности. Капитанъ долженъ быть знакомъ со всей техникой устройства судна и

---

[1]) Capitaine, Schiffer, Master of Ship, capitano. Русское законодательство чрезвычайно богато терминами для обозначенія этого лица: корабельщикъ, судовщикъ, шкиперъ, судоводитель (Schiffsführer), съ подраздѣленіемъ на капитана и штурмана. Всюду въ Европѣ слово „капитанъ“ начинаетъ вытѣснять остальныя выраженія. Опредѣленіе понятія о капитанѣ см. т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 205.

работы его машинъ, долженъ знать морской путь и обладать свѣдѣніями относительно средствъ противодѣйствія морскимъ опасностямъ. Чѣмъ сложнѣе становится техника судостроенія, тѣмъ болѣе повышается уровень техническихъ требованій, предъявляемыхъ къ капитану.

2. Перевозка грузовъ, составляющая основную цѣль торговаго мореплаванія, выдвигаетъ *юридическую сторону* въ дѣятельности капитана, какъ главнаго довѣреннаго судохозяевъ. На немъ лежитъ обязанность принимать къ перевозкѣ грузъ и сдавать его по мѣсту назначенія, пріобрѣтать топливо для машины, припасы для людей, приглашать мастеровъ для исправленія поврежденій и т. п. Всѣ эти задачи выполняются путемъ сдѣлокъ, заключаемыхъ капитаномъ. Въ этомъ отношеніи капитанъ является представителемъ судохозяина въ силу довѣренности. Въ виду такого характера дѣятельности капитана, законъ не только требуетъ, чтобы онъ имѣлъ при себѣ на суднѣ торговый уставъ [1]), но и возлагаетъ на него обязанность ознакомляться съ законами и обычаями тѣхъ портовъ, въ которые онъ прибываетъ [2]).

3. Въ открытомъ морѣ, гдѣ нѣтъ органовъ государственной власти, въ дѣятельности обнаруживается еще и *должностная сторона.* Капитанъ частнаго, коммерческаго судна выполняетъ задачи государственнаго управленія. Онъ выступаетъ въ роли нотаріуса по храненію составленныхъ на суднѣ завѣщаній [3]). Онъ выполняетъ функціи судебнаго пристава, когда, въ случаѣ смерти пассажира, немедленно составляетъ актъ о смерти и опись имущества умершаго [4]). Онъ выполняетъ обязанности полиціи по соблюденію на суднѣ порядка, и съ этою цѣлью ему вручается дисциплинарная власть.

Съ точки зрѣнія частнаго права, самой главной является юридическая дѣятельность капитана, какъ довѣреннаго. Но степень вниманія, требуемаго отъ него, по отношенію къ интересамъ своего довѣрителя представляется здѣсь особенною, благодаря технической сторонѣ. „Капитанъ обязанъ

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 230.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 227, 394, а также ст. 56 Устава консульскаго.

[3]) Т. X ч. 1, ст. 1073—1075.

[4]) Т. X ч. 1, ст. 1231, примѣчаніе.

употреблять всѣ возможныя мѣры искусства, дѣятельности и внимательности“ [1]). Онъ не въ правѣ считать себя оправданнымъ и свободнымъ отъ отвѣтственности, пока не докажетъ, что не только проявилъ все вниманіе, требуемое обыкновенно отъ капитана въ подобныхъ случаяхъ, но и обнаружилъ все то техническое знаніе, какое предполагается обыкновенно у капитана.

Представительство капитана основывается на предположеніи различія лица капитана отъ лица судохозяина. Оно исчезаетъ, если въ одномъ лицѣ совмѣщается капитанъ и судохозяинъ. Поэтому законъ нашъ допускаетъ ошибку, когда вноситъ въ опредѣленіе понятія о капитанѣ признакъ возмездности услугъ. Можно быть капитаномъ и не состоять въ составѣ служащихъ у судохозяина, а потому и не получать вознагражденія за свою дѣятельность въ качествѣ судоводителя.

Осуществляя торговую дѣятельность, совершая торговыя сдѣлки въ видѣ постояннаго занятія, нанятый капитанъ, какъ и приказчикъ, не можетъ считаться купцомъ, потому что заключеніе сдѣлокъ производится имъ не отъ своего имени.

II. Наемъ капитана. Управленіе судномъ, вручаемое капитану, основывается на договорѣ личнаго найма, по которому онъ обязывается выполнять услуги техническаго и юридическаго характера, соединяемыя съ этимъ дѣломъ.

Избраніе капитана зависитъ отъ воли судохозяина [2]). Договоръ о наймѣ капитана заключается лично судохозяиномъ или его представителемъ. Когда судохозяиномъ является акціонерное общество или торговый домъ, заключеніе договора черезъ представителя неизбѣжно. Если судно принадлежитъ морскому сообществу, то для опредѣленія капитана требуется общее ихъ согласіе. Однако, назначеніе капитана можетъ произойти въ нѣкоторыхъ случаяхъ и помимо воли судохозяина. А именно въ случаѣ смерти, тяжкой болѣзни или предосудительнаго поведенія капитана, русскій консулъ въ правѣ, отнявъ у него команду, замѣнить его другимъ лицомъ, пользующимся довѣріемъ [3]).

Не каждаго можно пригласить для исполненія обязанностей капитана. Выборъ капитана ограничивается закономъ

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 219.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 206.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ консульскій, ст. 103.

въ виду того, что съ этимъ званіемъ связывается судьба людей, находящихся на ввѣренномъ ему суднѣ. Поэтому пригласить для исполненія обbзанностей капитана на морскомъ суднѣ можно только лицо, имѣющее установленный дипломъ на судоводительское званіе [1]). Судоводительскія званія раздѣляются на двѣ степени: капитана и штурмана; каждая степень подраздѣляется на четыре разряда [2]), въ зависимости отъ объема испытанія и плавательнаго ценза. Испытанія производятся въ испытательныхъ комиссіяхъ, образуемыхъ при мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ или въ ближайшихъ къ нимъ портовыхъ городахъ. Въ отношеніи права командованія суда дѣлятся на два разряда: 1) грузовыя суда малаго плаванія и 2) грузовыя суда дальняго плаванія и перевозящія пассажировъ. Каждой степени и каждому разряду судоводительскаго званія соотвѣтствуетъ родъ судовъ и родъ занимаемой на нихъ должности. Безъ званія судоводителя могутъ быть допускаемы къ управленію грузовыми судами малаго плаванія полною вмѣстимостью до 100 регистровыхъ тоннъ [3]).

Кромѣ обладанія соотвѣтствующимъ дипломомъ, лицо, приглашенное для исполненія обязанностей капитана, должно удовлетворять и инымъ законнымъ требованіямъ: 1) оно должно быть, согласно закону 6 мая 1902 года, русскимъ подданнымъ [4]), 2) оно должно быть совершеннолѣтнимъ [5]).

По просьбамъ судохозяевъ, военно-морское вѣдомство увольняетъ по мѣрѣ возможности и на опредѣленное время, для службы на коммерческихъ судахъ, офицеровъ флота [6]). Конечно, вступая на частную службу по договору личнаго найма, морской офицеръ подчиняется всѣмъ постановленіямъ, опредѣляющимъ обязанности капитана какъ въ отношеніи судохозяина, такъ и въ отношеніи третьихъ лицъ.

Договоръ между судохозяиномъ и капитаномъ заключается въ письменной формѣ [7]). Законъ не соединяетъ съ этимъ требованіемъ тѣхъ послѣдствій, какія онъ устано-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 207.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 176.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 182.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 175 и 182.
[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 184.
[6]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 204 и 208.
[7]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 209.

вилъ для найма приказчика. Слѣдовательно, отсутствіе письменной формы можетъ повести только къ отводу свидѣтелей, приводимыхъ въ подтвержденіе факта найма, а также размѣра условленнаго вознагражденія. Фактъ найма настолько ясенъ изъ всей обстановки, что не нуждается вовсе въ доказываніи, а размѣръ вознагражденія долженъ быть доказываемъ самимъ требующимъ его капитаномъ. Составленный сторонами договоръ долженъ заключать въ себѣ указанія на объемъ предоставляемаго капитану полномочія, на опредѣленную ему плату. Примѣнительно къ французскому образцу, договоръ долженъ быть составленъ въ двухъ образцахъ, изъ которыхъ одинъ остается у судохозяина, а другой у капитана, и подписанъ обоими договаривающимися сторонами [1]). Требованіе закона будетъ удовлетворено, если на образцѣ, хранящемся у одной стороны, будетъ подпись другой.

Договоръ между судохозяиномъ и капитаномъ прекращается: 1) смертью капитана, но не судохозяина; 2) истеченіемъ срока, на который былъ заключенъ договоръ, если однако срокъ этотъ не истекаетъ ранѣе окончанія плаванія, потому что капитанъ не въ правѣ бросить судно до выполненія рейса; 3) заявленіемъ со стороны судохозяина, который всегда сохраняетъ право устранить капитана, хотя бы среди пути, не освобождаясь, однако, отъ обязанности уплатить ему все причитающееся по договору вознагражденіе; 4) отказомъ со стороны капитана, допустимымъ однако при томъ условіи, что онъ заявляется тогда, когда судно возвратилось изъ плаванія или когда среди плаванія, въ одномъ изъ портовъ, предлагается замѣна другимъ лицомъ; 5) гибелью судна, если наемъ капитана былъ связанъ съ опредѣленнымъ судномъ, а не просто со службою въ данномъ пароходномъ обществѣ; 6) устраненіемъ капитана по распоряженію русскаго консула вслѣдствіе предосудительнаго поведенія или незнакомства съ дѣломъ, угрожающаго безопасности лицъ, ввѣренныхъ его попеченію.

III. *Обязанности капитана.* На капитанѣ лежатъ многочисленныя и разнообразныя обязанности, которыя распадаются, по времени ихъ выполненія, на обязанности при отправленіи, въ пути и по прибытіи.

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 213 и 214.

1. Прежде всего на обязанности капитана лежитъ *составленіе морского экипажа.* Капитанъ самъ нанимаетъ помощника, плотника, ботсмана, кашевара и другихъ корабельныхъ служителей и матросовъ въ такомъ числѣ, въ какомъ онъ признаетъ то нужнымъ [1]). Законъ предусматриваетъ возможность найма матросовъ также и судохозяиномъ [2]), но, въ виду категорическаго заявленія со стороны закона о правѣ капитана составлять экипажъ, слѣдуетъ признать, что даже присутствіе судохозяина или его уполномоченнаго не лишаетъ капитана его права, являющагося одновременно его обязанностью. Если капитанъ былъ приглашенъ управлять судномъ, уже снаряженнымъ и снабженнымъ необходимымъ экипажемъ, онъ все-таки можетъ настаивать на измѣненіи состава служащихъ, на увеличеніи общаго числа ихъ. При несогласіи судохозяина на предлагаемыя перемѣны, капитанъ въ правѣ расторгнуть заключенный договоръ, или, констатировавъ отказъ судохозяина, освободиться впослѣдствіи отъ отвѣтственности за убытки, происшедшіе отъ недостаточности или неопытности вспомогательнаго персонала. Если судохозяинъ не оспариваетъ права, предоставленнаго закономъ капитану, то послѣдній не можетъ слагать съ себя отвѣтственности за ошибки или нерадѣніе служащихъ ссылкою на то, что выборъ людей былъ сдѣланъ до него. Однако споръ между капитаномъ и судохозяиномъ разрѣшается въ пользу капитана лишь тогда, если имъ будетъ доказано, что приглашенные судохозяиномъ люди, ни по численности, ни по качествамъ, не отвѣчали требованіямъ мореплаванія. Слѣдовательно, право капитана настаивать на своемъ выборѣ касается только лицъ, отъ дѣятельности которыхъ зависитъ безопасность и успѣшность рейса, и потому не распространяется на поваровъ, лакеевъ и иныхъ служащихъ, нанимаемыхъ для удобства перевозимыхъ пассажировъ. Нанимая самъ экипажъ въ мѣстѣ нахожденія судохозяина, капитанъ обязанъ сообразоваться, при опредѣленіи размѣра вознагражденія, съ волею судохозяина и подчиняться его указаніямъ. Конечно, для нанятыхъ безразлично, нарушилъ или нѣтъ капитанъ предписанія судохозяина, потому что для нихъ

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 243.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 248, 250.

онъ представитель послѣдняго, его замѣняющій. Но приглашеніе служащихъ вопреки предписаніямъ судохозяина создаетъ для капитана отвѣтственность передъ его довѣрителемъ.

2. Прежде чѣмъ выйти въ море, капитанъ обязанъ произвести *осмотръ судна*. Капитанъ долженъ осмотрѣть „съ крайнимъ раченіемъ" состояніе ввѣреннаго ему судна и опредѣлить, съ предполагаемымъ въ немъ знаніемъ дѣла, способно ли судно выдержать намѣченное плаваніе [1]). Капитанъ обязанъ удостовѣриться, крѣпокъ ли корпусъ, хорошо ли выконопаченъ въ предупрежденіе течи, прочны ли трубы, мачты, веревки, насосы, якори, шлюпки, канаты, исправны ли машина и винты, снабжено ли судно достаточными средствами нагруженія и выгруженія товаровъ. Капитанъ обязанъ привести судно въ надлежащій видъ (seetüchtig), а въ присутствіи судохозяина потребовать отъ него исправленія существенныхъ недочетовъ, угрожающихъ цѣлости груза и безопасности жизни находящихся на суднѣ лицъ. Если судохозяинъ не соглашается на предлагаемыя исправленія, то капитанъ въ правѣ или отказаться отъ плаванія или, засвидѣтельствовавъ отказъ судохозяина, сложить съ себя отвѣтственность, возлагаемую на него закономъ за убытки, происшедшіе отъ неисправности судна [2]). Осмотръ судна касается не только состоянія самаго корпуса, но и снабженія судна всѣмъ необходимымъ въ пути. Сюда относится главнымъ образомъ, при современномъ паровомъ двигателѣ, топливо, уголь. На капитанѣ лежитъ забота о томъ, чтобы судно было снабжено съѣстными припасами, по количеству и качеству отвѣчающими продолжительности и условіямъ пути.

Въ нѣкоторыхъ странахъ, помимо осмотра, производимаго капитаномъ, морское судно подвергается еще осмотру черезъ лицъ, офиціально къ тому назначенныхъ (la visite). Во Франціи офиціальный осмотръ французскихъ судовъ, отправляющихся въ дальнее плаваніе, совершается дважды: сначала осматривается судно до нагрузки и указываются необходимыя исправленія, а потомъ осматривается, произведены ли исправленія и снабжено ли судно всѣмъ необходи-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 216.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 217.

мымъ. Осмотры выражаются въ протоколахъ, копіи которыхъ вручаются капитану. Такой порядокъ значительно облегчаетъ положеніе капитана. Официальные осмотры установлены въ Бельгіи, Италіи. Въ Англіи по закону 1876 года официальный осмотръ необязателенъ, но всегда возможенъ; за то ему подвержены не только англійскія, но и иностранныя суда, если только они грузятся въ Англіи.

3. Капитану принадлежитъ *наблюденіе за нагрузкой*. Та или иная нагрузка судна представляется далеко не безразличной. Неумѣлая нагрузка способна перевернуть судно при сколько-нибудь сильномъ натискѣ волнъ, или ослабить ходъ. Неудачная нагрузка сокращаетъ грузовмѣстимость судна, а слѣдовательно отражается на интересахъ судохозяина. За отсутствіемъ достаточнаго груза, необходимъ балластъ, умѣлое распредѣленіе котораго требуетъ искусства. Поэтому въ этомъ дѣлѣ капитану приходится проявлять свои техническія познанія, свой опытъ. Поэтому онъ самъ долженъ наблюдать за процессомъ нагрузки или поручить его лицамъ, за знаніе и опытность которыхъ онъ отвѣчаетъ.

4. Судно представляетъ собою торговое заведеніе, которое требуетъ особаго счетоводства. Вмѣстѣ съ тѣмъ, морское плаваніе соединено съ возможностью событій, способныхъ оказать вліяніе на юридическія отношенія различныхъ заинтересованныхъ сторонъ. На обязанности капитана, установленной у насъ закономъ 3 іюня 1902 года, лежитъ *веденіе судового журнала*. Въ журналѣ этомъ отмѣчаются: направленіе и сила вѣтра, курсъ по главному компасу, скорость хода, обороты винта или колесъ, дрейфъ, кренъ, состояніе погоды и неба, состояніе моря, высота барометра, температура наружнаго воздуха, высота воды въ трюмѣ, температура угольныхъ ящиковъ, давленіе пара, паруса, счисленіе пути судна, полуденное его мѣсто, а также всѣ случаи, происходящіе въ плаваніи [1]). По содержанію судового журнала обнаруживается, что центръ тяжести заключается, по мысли законодателя, въ технической сторонѣ, а не въ юридической [2]). Судовой журналъ ведется обязательно на русскомъ языкѣ, подъ наблюденіемъ капитана, долженъ

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 168.

[2]) Поэтому нашъ судовый журналъ соотвѣтствуетъ тому, что на Западѣ извѣстно подъ именемъ log-book, livre de loch, а не той книгѣ, которая называется livre de bord, ships log или official log.

быть предварительно скрѣпленъ въ портовомъ управленіи, а гдѣ его нѣтъ, въ таможнѣ или консульствѣ. Журналы хранятся у судовладѣльца въ теченіе 10 лѣтъ со времени внесенія послѣдней записи и представляются имъ по первому требованію правительственныхъ учрежденій [1]). Можно ли причислить къ послѣднимъ окружные и коммерческіе суды? Очевидно, что помимо этого судового журнала капитанъ долженъ вести особую книгу, уже чисто юридическаго содержанія, для того, чтобы представить судохозяину отчетъ въ своей дѣятельности. Это соотвѣтствуетъ требованію закона, чтобы капитанъ велъ вѣрный и порядочный счетъ: a) деньгамъ, которыя принимаетъ отъ хозяина для корабля, b) фрахту и доходамъ, полученнымъ внѣ мѣста нахожденія судохозяина, c) деньгамъ, отсылаемымъ судохозяину, и занимаемымъ за его счетъ, d) издержкамъ, произведеннымъ на суднѣ [2]). Въ связи съ обязанностью вести установленныя книги находится и обязанность храненія всѣхъ документовъ, связанныхъ съ плаваніемъ.

5. Отъ капитана требуется *личное присутствіе* на суднѣ во все время плаванія, при входѣ въ гавань и при выходѣ изъ нея. Онъ не въ правѣ сходить съ корабля, не сдѣлавъ соотвѣтствующихъ распоряженій и не поручивъ начальство своему помощнику [3]). Во время стоянки судна въ городѣ, портѣ или на рейдѣ, капитанъ обязанъ назначить вахту изъ достаточнаго числа матросовъ [4]), выполняющую обязанности полиціи. Особенное вниманіе предписывается капитану во время нагрузки и разгрузки, чтобы предупредить возможность кражи [5]). Въ случаѣ опасности, угрожающей судну, капитанъ обязанъ проявить личную распорядительность по принятію мѣръ для спасенія команды, корабля и груза. Ему вмѣняются хладнокровіе и спокойствіе, потерю которыхъ онъ не въ правѣ оправдывать опасностью момента. Ни въ какомъ случаѣ и ни подъ какимъ предлогомъ, даже въ самой крайней опасности, капитанъ не долженъ оставлять судна, но обязанъ всѣми мѣрами спасать его и защищать [6]).

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 168—173.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 235.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 223.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 224 и 225.
[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 226.
[6]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 220.

Оставленіе судна въ минуту опасности грозитъ капитану тяжелымъ уголовнымъ наказаніемъ. При крушеніи судна капитанъ долженъ сходить послѣднимъ, предоставивъ сначала возможность спастись всѣмъ остальнымъ [1]).

6. Въ случаѣ обнаруженной негодности судна къ продолженію плаванія, вызванной ветхостью его и поврежденіями, понесенными отъ бури или отъ столкновенія, капитану принадлежитъ *право продажи судна*. Но такой актъ допустимъ за предѣлами отечества только съ согласія консула, который даетъ свое разрѣшеніе или въ виду довѣренности на продажу, которою капитанъ былъ снабженъ, или въ виду доказанной невозможности продолжать плаваніе на суднѣ безъ опасности для лицъ и груза [2]). Если неспособность судна закончить рейсъ могла быть обнаружена при выходѣ въ плаваніе, то капитанъ, продавшій судно, отвѣчаетъ передъ судохозяиномъ за небрежность осмотра. Крайняя потребность въ средствахъ можетъ заставить капитана, за отсутствіемъ иного источника, прибѣгнуть къ продажѣ находящихся на суднѣ товаровъ [3]).

7. Въ случаѣ какихъ либо чрезвычайныхъ событій, вызвавшихъ настоятельную потребность въ деньгахъ, капитанъ можетъ осуществить, въ отсутствіи судохозяина, другое принадлежащее ему право, а именно *право займа*. Это право принадлежитъ капитану, независимо отъ того, была ли ему дана довѣренность на кредитованіе или нѣтъ. Но правомъ своимъ онъ можетъ воспользоваться только въ случаяхъ крайней необходимости, указанныхъ въ самомъ законѣ [4]). Заемъ личный имѣетъ чрезвычайно мало шансовъ, когда найти кредитъ пытается капитанъ въ чужой странѣ. Поэтому капитанъ въ правѣ прибѣгнуть къ займу подъ закладъ судна, а если судно по состоянію своему не открываетъ кредита, то даже подъ закладъ товаровъ, принадлежащихъ грузоотправителямъ [5]). Но право займа, предоставляемое капитану нашимъ закономъ, идетъ еще дальше, предоставляя ему право принудительнаго займа. Въ случаѣ недостатка жизненныхъ припасовъ, капитанъ, встрѣтившись

[1]) Т. XV, Уложеніе о наказаніяхъ, ст. 1225—1227.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 237; уставъ консульскій, ст. 57.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 399.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 236 и 431.
[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 429 и 430.

на пути съ другимъ судномъ, можетъ занимать оные по взаимному условію съ ведущимъ сіе судно капитаномъ, и даже противъ его воли и согласія, буде бы онъ, презрѣвъ правила человѣколюбія, отказалъ въ пособіи терпящему крайность“ [1]). Такой принудительный заемъ, вызываемый состояніемъ крайней необходимости, долженъ ограничиваться необходимымъ количествомъ, „дабы не подвергнуть голоду и того, у кого беретъ оные“, т. е. припасы. Занявшій обязанъ оставить невольному заимодавцу росписку, „письменный видъ“, какъ называетъ ее законъ, съ указаніемъ количества взятыхъ припасовъ и условій платежа за нихъ. Если впослѣдствіи обнаружится, что необходимость прибѣгнуть къ принудительному займу обусловливалась недостаточнымъ запасомъ при отплытіи изъ порта, то капитанъ подвергается заключенію въ тюрьмѣ, которое можетъ перейти въ каторгу, если онъ взялъ болѣе необходимаго количества [2]).

8. По прибытіи судна въ иностранный городъ или портъ для капитана обязательна *явка къ консулу* для предъявленія ему всѣхъ корабельныхъ документовъ и бумагъ [3]). По прибытіи русскаго судна въ иностранный портъ, капитанъ, приведя въ безопасность ввѣренное ему судно, долженъ лично представить консулу въ теченіе 24 часовъ корабельные документы, которые частью остаются на сохраненіи въ консульствѣ во все то время, пока судно находится въ гавани, частью, по внесеніи въ книгу, возвращаются капитану [4]). Сверхъ того консулъ въ правѣ потребовать отъ капитана словеснаго донесенія о плаваніи. Капитанъ обязанъ представить мѣсто и время отправленія, путь, которому слѣдовалъ, всѣ достопримѣчательныя обстоятельства, имъ видѣнныя или о которыхъ имъ собраны свѣдѣнія, способныя касаться до россійской торговли и мореплаванія. Впрочемъ нужно замѣтить, что уклоненіе капитана отъ обязательной явки можетъ повлечь за собою самыя ничтожныя послѣдствія: онъ рискуетъ подвергнуться денежному штрафу въ размѣрѣ не свыше 5 рублей [5]). Если консулъ не имѣетъ

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 434.

[2]) Т. XV Уложеніе о наказаніяхъ, ст. 1230.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 227.

[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ консульскій, ст. 49.

[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ консульскій, ст. 53, и т. XV, Уложеніе о наказаніяхъ, ст. 1247.

пребыванія въ томъ портѣ, куда судно зашло, то указанныя сообщенія производятся письменно.

Само собою разумѣется, что капитанъ, прибывшій въ иностранный портъ, обязанъ до разгрузки подчиниться всѣмъ установленнымъ правиламъ санитарнаго, таможеннаго, полицейскаго надзора. До выполненія всѣхъ требованій судно не будетъ допущено къ разгрузкѣ, а слѣдовательно капитанъ рискуетъ, въ случаѣ промедленія въ исполненіи формальностей, подвергнуться обвиненію въ просрочкѣ.

9. Въ случаѣ причиненія судну или грузу убытковъ дѣйствіями постороннихъ лицъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ нѣтъ судохозяина или его представителя, на обязанности капитана лежитъ *предъявленіе исковъ* объ удовлетвореніи. Законъ возлагаетъ на капитана охрану интересовъ судо- и грузохозяевъ, предоставляя ему въ качествѣ таковаго, безъ особаго уполномочія, право возбужденія иска въ судебныхъ инстанціяхъ [1]).

10. Являясь представителемъ судохозяина, выполняя въ чужомъ интересѣ юридическія дѣйствія, капитанъ обязанъ передъ судохозяиномъ *отчетностью.* По совершеніи каждаго пути, капитанъ обязанъ представить судохозяину или начальному товарищу надлежащій отчетъ о всѣхъ своихъ дѣйствіяхъ, до управленія ввѣреннаго ему судна относящихся, а вмѣстѣ съ тѣмъ книги, счеты, квитанціи, и учинить съ нимъ вѣрный расчетъ [2]).

IV. Отвѣтственность капитана. Объемъ отвѣтственности капитана стоитъ въ прямой зависимости отъ широты предоставленнаго ему полномочія. Объективная мѣрка полномочій капитана опредѣляется кругомъ тѣхъ сдѣлокъ, какія обыкновенно совершаются капитанами морскихъ судовъ. Этотъ кругъ можетъ быть суженъ волею судохозяина, и тогда капитанъ, вышедшій, вопреки договору, за предѣлы этого круга, отвѣчаетъ передъ судохозяиномъ, хотя это не можетъ отражаться на силѣ сдѣлокъ, если третьи лица не были поставлены въ извѣстность объ ограниченіи довѣренности.

На объемъ полномочія капитана, помимо спеціально выраженной воли судохозяина, вліяетъ, по постановленію мно-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 234.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 238.

гихъ законодательствъ, и самое присутствіе судохозяина. Въ этомъ отношеніи законодательства расходятся между собою.

1. Въ Англіи юридическое положеніе капитана, какъ довѣреннаго, не измѣняется отъ присутствія судохозяина: въ томъ и другомъ случаѣ онъ въ правѣ совершать всѣ сдѣлки, входящія въ обычный кругъ полномочія. Исключеніе составляетъ только заемъ подъ закладъ судна. Этотъ взглядъ слѣдуетъ признать самымъ правильнымъ. Полномочіе довѣреннаго не должно измѣняться въ зависимости отъ случайныхъ фактовъ, которые третьимъ лицамъ могутъ остаться неизвѣстными.

2. Во Франціи обычное полномочіе сокращается въ мѣстѣ жительства судохозяина. При этомъ условіи капитанъ не въ правѣ самъ заключать сдѣлки, но долженъ представить ихъ на утвержденіе судохозяина [1]).

3. Германское законодательство [2]) ограничиваетъ свободу дѣйствій капитана не по мѣсту жительства судохозяина, а по мѣсту приписки судна въ портовые регистры (Heimatshafen). Ограниченіе правомочія капитана еще возможно оправдать присутствіемъ судохозяина, но нахожденіе корабля въ мѣстѣ регистраціи представляется слишкомъ случайнымъ обстоятельствомъ, чтобы изъ него можно было дѣлать выводы въ пользу необходимости ограниченія.

Наше законодательство придерживается французской точки зрѣнія и ограничиваетъ свободу распоряженія капитана въ мѣстѣ жительства судохозяина [3]). Едва ли нужно понимать буквально „мѣсто жительство". Дѣло, очевидно, идетъ не о томъ, что мѣсто нахожденія судна совпало съ мѣстомъ жительства судохозяина, а въ томъ, что судно находится тамъ, гдѣ въ то же время находится самъ судохозяинъ или его уполномоченный, напр. агентъ, контора. Законъ, примѣнительно къ условіямъ мореплаванія XVIII столѣтія, перечисляетъ тѣ сдѣлки, которыя капитанъ долженъ заключать не иначе, какъ съ согласія судохозяина или его уполномоченнаго. Примѣняясь къ современнымъ условіямъ, можно полагать, что капитанъ обязанъ заручиться согла-

---

[1]) Франц. торг. код. § 232.
[2]) Герм. торг. код. § 526.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 218.

сіемъ судохозяина во всѣхъ сдѣлкахъ, имѣющихъ своею цѣлью принятіе груза къ перевозкѣ и снабженіе судна всѣмъ необходимымъ для плаванія. Однако надо признать, что и здѣсь капитанъ не можетъ играть совершенно пассивной роли, въ виду той обязанности осмотра, которая тяготѣетъ надъ нимъ и съ которою связана его отвѣтственность. Напр., это дѣло капитана опредѣлить, какое количество угля необходимо для предполагаемаго рейса, но дѣло хозяина установить, у кого и по какой цѣнѣ пріобрѣсти этотъ уголь.

Указанный кругъ полномочія обусловливаетъ отвѣтственность капитана, съ одной стороны, передъ судохозяиномъ, съ другой—передъ третьими лицами, по юридическимъ сдѣлкамъ. Что касается незаконныхъ дѣйствій (baratery), то капитанъ отвѣчаетъ передъ третьими лицами самъ, и только въ случаѣ несостоятельности требованіе обращается къ судохозяину. Тѣмъ болѣе странно, когда законъ нашъ угрожаетъ капитану отвѣтственностью за всѣ тѣ убытки, какіе судохозяева обязаны возмѣстить третьимъ лицамъ за дѣйствія капитана [1]): если послѣдній оказался несостоятельнымъ передъ третьими лицами, то едва ли онъ въ состояніи возмѣстить ущербъ судохозяину.

V. Права капитана. Законъ опредѣляетъ капитана, какъ такое лицо, которому ввѣряется управленіе судномъ за условленную плату или за опредѣленную часть выручаемой прибыли [2]). Такимъ образомъ въ самое понятіе о капитанѣ уже введенъ признакъ возмездности услугъ. Конечно, это нельзя признать правильнымъ, потому что капитаномъ можетъ быть и самъ судохозяинъ или одинъ изъ судохозяевъ. Но изъ постановленій закона вытекаетъ, что *вознагражденіе капитана* всегда предполагается, и только размѣръ его зависитъ отъ соглашенія, за отсутствіемъ котораго должна быть принята обычная высота платы.

Вознагражденіе можетъ состоять, согласно закону, или въ точно заранѣе опредѣленной величинѣ платы, періодической или порейсовой, или же въ долѣ прибыли, опредѣляемой фрахтами, экономіей на издержкахъ. Какъ торговый довѣренный, капитанъ не въ правѣ вести самостоятельно торговлю, а потому капитанъ не можетъ брать самъ на свой

---

1) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 219.
2) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый; ст. 205.

счетъ грузы и привозить ихъ. Но, съ согласія судохозяина онъ можетъ имѣть участіе въ корабельномъ грузѣ, т. е. перевозить часть груза за свой счетъ [1]).

Соотвѣтственно положенію капитана, его огромной отвѣтственности, оторванности судна отъ отечественной территоріи, ему присвоены значительныя *права личной власти*. Капитанъ на суднѣ во время плаванія полный хозяинъ — Master under God, по выраженію англичанъ. По отношенію къ морскому экипажу дисциплинарная власть капитана доходитъ до права налагать на виновныхъ тѣлесное наказаніе. За медлительность въ исполненіи распоряженій при угрожающей судну опасности капитанъ можетъ единолично назначить провинившемуся корабельному служителю до 5 ударовъ хлыстомъ или веревкою, а въ случаѣ возмущенія или мятежа капитанъ въ правѣ составить совѣтъ изъ старшихъ на суднѣ и съ общаго согласія виновному можетъ быть назначено и болѣе сильное тѣлесное наказаніе. Капитану предоставляется также прибѣгнуть къ помощи командира встрѣчнаго военнаго судна или, по прибытіи въ портъ, къ содѣйствію консула [2]).

Въ направленіи судна и въ принятіи техническихъ мѣръ по движенію судна капитанъ пользуется неограниченною и единоличною властью.

§ 155. Морской экипажъ.

Литература. Douillard, *Les loyers des gens de mer*, 1897; Laurin, *Cours de droit maritime* т. I, стр. 455—563; Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. V, стр. 213—325; Wagner, *Handbuch des Seerechts*, т. I, стр. 306—446; Lewis въ „Handbuch des Handels-See- und Wechselrechts", т. IV, стр. 104—116; Vidari, *Corso di diritto commerciale*, т. VI, стр. 129—232.

I. Составъ экипажа. Подъ именемъ морского экипажа [3]) понимается совокупность всѣхъ тѣхъ лицъ, услуги которыхъ необходимы для успѣшнаго плаванія на морѣ, кромѣ капитана.

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 211.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, стт. 281 и 282.

[3]) Gens de mer, Schiffsmannschaft, Seamen (crew), equipaggio.

1. Въ составъ команды входятъ помощники капитана, число которыхъ и образовательный цензъ опредѣлены закономъ 6 мая 1902 года примѣнительно къ виду судна и дальности плаванія [1]). Такіе помощники вступаютъ, въ случаѣ необходимости, въ отправленіе обязанности капитана, независимо отъ договора или даннаго имъ на то полномочія. Принимая обязанности помощника, это лицо должно считаться съ возможностью нести отвѣтственность капитана въ случаѣ смерти или тяжкой болѣзни капитана.

2. Нашъ законъ предусматриваетъ различныхъ лицъ корабельной команды, которыя, по своимъ обязанностямъ, выдѣляются нѣсколько изъ общаго уровня матросовъ, и въ важныхъ случаяхъ являются въ совокупности даже его совѣтомъ. Таковъ, напр., ботсманъ. Нашъ законъ, появившійся въ XVIII вѣкѣ, долго не предусматривалъ ту категорію лицъ, необходимость которыхъ въ настоящее время вызывается условіями парового движенія, образовательный цензъ которыхъ поднимаетъ ихъ высоко надъ прочею командою. Таковы машинисты различныхъ ранговъ. Только законъ 27 октября 1905 года опредѣлилъ условія для исполненія обязанности судовыхъ механиковъ и ихъ помощниковъ [2]). Электрическое освѣщеніе предполагаетъ наличность монтеровъ.

3. Далѣе идутъ матросы, которыхъ законъ называетъ мореходцами, водоходцами, корабельными служителями [3]). Они или пріурочиваются къ какому-нибудь опредѣленному занятію на суднѣ, или нанимаются для всякихъ вообще услугъ, связанныхъ съ техникою мореплаванія. Къ нимъ нельзя предъявлять требованія особыхъ техническихъ свѣдѣній, напр. по управленію пароходной машиной, на нихъ нельзя возлагать обязанностей по нагрузкѣ или разгрузкѣ. Только въ открытомъ морѣ, гдѣ нѣтъ особыхъ грузчиковъ, а необходимость вызываетъ перегрузку, матросы не въ правѣ уклоняться отъ исполненія этихъ обязанностей, чуждыхъ имъ въ порту.

4. Сверхъ того, на суднѣ являются лица, нанимаемыя судохозяиномъ или капитаномъ, для выполненія обязанно-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 183.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 195 1 по Прод. Свод. Зак. 1906.

[3]) Попытку разграниченія см. т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 243, прим.

стей, не связанныхъ съ техникою мореплаванія. Таковъ, напр., докторъ, который всегда бываетъ на большихъ пассажирскихъ пароходахъ, фельдшеры, сестры милосердія. Таковы повара, приготовляющіе пищу для команды или для пассажировъ. Такова мужская и женская прислуга, лакеи, горничныя.

Всѣ эти лица связаны съ судномъ, на которомъ происходитъ плаваніе, путемъ договора, заключеннаго между ними съ одной стороны и судохозяиномъ или капитаномъ, какъ его представителемъ, съ другой.

II. Заключеніе договора. Законъ взялъ на себя опредѣлить сущность договора между этими лицами „Договоръ между корабельщикомъ и нанимаемыми служителями и водоходцами есть условіе, по которому послѣдніе соглашаются отправиться на кораблѣ и совершить одинъ или многіе пути, выполняя съ надлежащею исправностью опредѣленныя каждому должности и работы за условленную плату и содержаніе на такомъ положеніи, какое опредѣлено закономъ. Въ семъ договорѣ корабельщикъ условливается взаимно во всемъ томъ, что надлежитъ къ выполненію съ его стороны“ [1]).

Кто нанимаетъ лицъ, входящихъ въ составъ морского экипажа? Изъ приведеннаго опредѣленія договора найма, и другой статьи, постановляющей, что капитанъ самъ нанимаетъ себѣ помощниковъ, ботсмана, кашевара и другихъ корабельныхъ служителей [2]), слѣдовало бы заключить, что только онъ одинъ можетъ заключать договоръ найма. Но такой выводъ едва ли будетъ правиленъ. Несомнѣнно, капитанъ можетъ отвергнуть нанятыхъ судохозяиномъ лицъ, если, по его мнѣнію, они негодны для мореплаванія, онъ въ правѣ настаивать на увеличеніи численнаго состава. Но едва ли можно признать за нимъ право отвергать всѣхъ нанятыхъ судохозяиномъ или его конторою лицъ по одному тому основанію, что онъ желаетъ непремѣнно тѣхъ-то, а не иныхъ. Поэтому слѣдуетъ признать, что нанимать можетъ и судохозяинъ или его контора, но капитанъ въ правѣ не принять на свое судно лицъ, знанію и искусству которыхъ онъ не довѣряетъ.

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 244.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 243.

Съ другой стороны свобода выбора при наймѣ ограничена. Нанимаемые должны удовлетворять опредѣленному цензу и условію подданства.

a. Приглашаемые на роли помощниковъ должны имѣть установленные дипломы [1]). Лица, которыя берутъ на себя техническую работу по управленію машинами, должны доказать полученную ими подготовку представленіемъ диплома на званіе судовыхъ механиковъ. На каждомъ мореходномъ паровомъ суднѣ торговаго флота, кромѣ лица, самостоятельно управляющаго машинами, должны быть помощники его въ опредѣленномъ закономъ числѣ. Дипломы выдаются на званіе судовыхъ механиковъ перваго, второго и третьяго разрядовъ [2]). Что касается остального экипажа, то нанятымъ въ его составъ можетъ быть каждый, кого только капитанъ признаетъ для дѣла подходящимъ [3]).

b. Почти всѣ законодательства выставляютъ требованіе, чтобы морской экипажъ купеческихъ судовъ состоялъ изъ своихъ подданныхъ, т. е. изъ гражданъ того государства, чей флагъ развѣвается на суднѣ. Для иностранцевъ доступъ открывается лишь въ видѣ исключенія, при чемъ они не должны превышать опредѣленной въ законѣ части. Такъ, во Франціи 3/4 матросовъ должны быть французы, иначе судно перестанетъ быть французскимъ, такъ же стоитъ вопросъ въ Италіи. Напротивъ, въ Англіи съ 1853, въ Германіи съ 1872 г. къ командѣ не предъявляются болѣе требованія національной принадлежности. Наше законодательство проявило по этому вопросу колебанія. Прежде дозволено было имѣть на суднѣ матросовъ, не принадлежащихъ къ русскому подданству, не болѣе 1/4 всего числа, въ 1868 г., въ видѣ временной мѣры, разрѣшено было имѣть матросовъ и штурмановъ изъ иностранцевъ безъ ограниченія числа, а нынѣ, по закону 6 мая 1902 года, вновь возстановлена прежняя норма [4]).

c. При томъ значеніи, какое имѣетъ въ нашемъ быту паспортная система, вполнѣ естественно, что нанимающійся

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 183.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 195[3] по Прод. Св. Зак. 1906.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 199.

[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый ст. 197. Исключеніе устанавливается по особымъ трактатамъ.

долженъ имѣть видъ на жительство [1]. За нарушеніе этого постановленія капитанъ подвергается денежному взысканію, и, сверхъ того, отвѣтствуетъ за всякій вредъ, ущербъ или убытокъ, который будетъ причиненъ этимъ человѣкомъ судну или грузу [2].

Договоръ найма лицъ морского экипажа можетъ быть заключенъ a) на срокъ опредѣленный или b) на срокъ неопредѣленный. Срокъ опредѣленный можетъ быть поставленъ въ зависимость отъ истеченія извѣстнаго времени, напр., на годъ, или же отъ окончанія рейса. Во всякомъ случаѣ срочный договоръ не долженъ выходить за предѣлы паспортнаго срока [3] и того крайняго срока, на какой допустимъ всякій вообще договоръ личнаго найма, т. е. 5 лѣтъ [4]. Если же наемъ совершается на срокъ неопредѣленный, или, какъ выражается нашъ законъ, „на путь неопредѣлительный", то срокъ найма предполагается помѣсячный [5].

По нашему законодательству, какъ и по французскому, въ противоположность Германіи и Англіи, договоръ между капитаномъ и нанимаемыми на судно требуетъ письменной формы [6]. Содержаніе договора подробно указано закономъ. Въ немъ должно быть означено: a) имя капитана и названіе судна, также имя каждаго порознь нанимающагося, съ показаніемъ, въ какую должность нанимается; b) мѣсто, откуда корабль отправиться имѣетъ, куда именно и по какому пути; c) договорная плата противъ имени каждаго нанявшагося; d) обязанности капитана производить имъ положенное закономъ содержаніе; e) обязанности нанявшихся исполнять все то, что по должности предписано, повиноваться капитану во всемъ безпрекословно, а допущенный ихъ нерадѣніемъ вредъ и убытокъ удовлетворять вычетомъ изъ постановленной платы [7]. Не трудно замѣтить особенность письменнаго договора въ данномъ случаѣ: не каждый договоръ найма облекается въ письменную форму, а въ одну и ту же письменную форму облекается рядъ заключенныхъ договоровъ. Чтобы еще силь-

---

[1] Т. XI ч. 2 Уставъ торговый, ст. 250.
[2] Т. XV Уложеніе о наказаніяхъ, ст. 1231.
[3] Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 250.
[4] Т. X ч. 1, ст. 2214.
[5] Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 246.
[6] Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 243.
[7] Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 245.

нѣе указать на такой характеръ письменной формы, законъ указываетъ еще, что договоръ долженъ быть составленъ въ двухъ образцахъ, при чемъ одинъ образецъ остается у капитана, а другой у того, кому нанявшіеся ввѣрить пожелаютъ [1]). При такой особенности мы не въ правѣ связывать съ нарушеніемъ требованія закона тѣ послѣдствія, какія по закону соединяются съ отсутствіемъ письменной формы. Устраненіе свидѣтельскихъ показаній невозможно тамъ, гдѣ договоръ заключается при соучастіи въ одномъ актѣ многихъ лицъ, способныхъ свидѣтельствовать одинъ въ пользу другого.

Такой совмѣстительный (хотя и не коллективный) договоръ найма можетъ быть въ нѣкоторыхъ случаяхъ замѣненъ другой формой. Судохозяевамъ и капитанамъ каботажныхъ судовъ предоставляется на волю заключать съ матросами договоръ или въ указанной выше формѣ, или же въ формѣ разсчетныхъ листовъ съ означеніемъ въ нихъ условій найма [2]). Въ эти разсчетные листы записывается каждая выдача денегъ, а также вычеты въ пользу судохозяина за причиненіе вреда. Выдача разсчетныхъ листовъ обязываетъ капитана вести особую книгу для записи производимыхъ имъ расчетовъ и платежей служащимъ [3]). Замѣна письменнаго контракта выдачею разсчетныхъ листовъ, разрѣшенная нынѣ Русскому обществу пароходства и торговли, можетъ быть допущена Министерствомъ торговли и въ отношеніи другихъ акціонерныхъ пароходныхъ предпріятій, занимающихся не каботажнымъ плаваніемъ [4]).

Не легко опредѣлить, когда, съ точки зрѣнія нашего закона, договоръ долженъ считаться совершеннымъ, и съ какого момента стороны признаются связанными. Законъ говоритъ, что для совершенія договора требуется: 1) подписаніе акта, 2) полученіе задатка и 3) помѣщеніе нанявшихся на суднѣ [5]). Слѣдуетъ думать, что какъ выдача задатка, такъ и помѣщеніе на суднѣ являются слѣдствіемъ договора, моментъ заключенія котораго пріурочивается къ подписанію [6]).

III. Исполненіе договора служащими. Совер-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 247.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 248.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 249.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 248, примѣчаніе.
[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 247.
[6]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 253.

шеніе договора обязываетъ стороны немедленно приступить къ исполненію его. Нанявшіеся должны обнаружить готовность къ исполненію договора до отплытія судна, и затѣмъ въ теченіе всего плаванія въ точности нести свои обязанности.

Тотчасъ по подписаніи договора, служащіе обязаны взойти на судно и вступить въ отправленіе должности [1]). Однако, договоръ можетъ предусмотрѣть нѣкоторую отсрочку, вызываемую необходимостью сдѣлать распоряженія по дому, устроить свои хозяйственныя и семейныя дѣла, забрать вещи. Всякая задержка готоваго къ отплытію судна можетъ нанести ущербъ какъ судохозяину, такъ и грузоотправителямъ. Такая задержка можетъ быть вызвана неявкою нанявшагося къ условленному времени. Въ виду той возможности, какую имѣютъ въ данномъ случаѣ исполнительность, законъ предоставляетъ капитану особое право — требовать нанявшагося черезъ полицію, если онъ не явится на судно въ теченіе 3 сутокъ отъ совершенія договора [2]).

Вопреки только что указанному принудительному исполненію договора и вопреки общему началу обязательственнаго права, законъ нашъ допускаетъ для неявившагося возможность отступиться отъ договора, „остаться и не идти въ путь", при условіи: a) если онъ имѣетъ законную (?) необходимость остаться, b) если судно не совсѣмъ еще готово къ отплытію, c) если онъ возвратилъ полученный задатокъ [3]). Возможность отступленія отрѣзана, когда судно уже вполнѣ готово къ отправленію. Неясно, что̀ это за „законная необходимость", которая допускаетъ нарушеніе договора при неготовомъ къ отплытію суднѣ и не допускаетъ при готовомъ къ отправленію.

Внѣ указаннаго сейчасъ положенія, законъ долженъ бы признавать возможность для нанявшагося отступить отъ договора при существенномъ измѣненіи условій, въ виду которыхъ состоялось соглашеніе. Такимъ существеннымъ измѣненіемъ слѣдуетъ считать: a) перемѣну капитана и b) перемѣну пути. И однако нашъ законъ допускаетъ отступленіе отъ договора только въ случаѣ перемѣны капитана

---

1) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 253.
2) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 254.
3) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 255.

(по болѣзни, смерти или по другимъ причинамъ), но только пока судно не начало грузиться. Съ момента начавшейся нагрузки, перемѣна капитана не даетъ права нанявшемуся отступить отъ договора. При перемѣнѣ рейса, рѣшеннаго послѣ подписанія договора, законъ не даетъ вовсе права отступленія, а указываетъ на само собою разумѣющееся увеличеніе платы по соразмѣрности къ удлиненію пути [1]).

Поощряя отправленіе судна, устраняя по возможности всякія препятствія, законодательство наше освобождаетъ нанявшагося отъ личнаго задержанія по требованію заимодавцевъ, т. е., примѣнительно къ современному праву, съ него не можетъ быть взята подписка о невыѣздѣ, разъ судно готово къ отплытію [2]). Но капитанъ долженъ выдать кредиторамъ (судебному приставу?) росписку въ томъ, что въ уплату долга будетъ вычитать по временамъ деньги изъ причитающейся служащему платы.

Въ пути обязанности служащихъ состоятъ въ томъ, чтобы: 1) исполнять въ точности дѣло, которое поручается имъ, примѣнительно къ принятой ими должности [3]); 2) оказывать капитану повиновеніе во всемъ, что относится къ должности или работѣ; 3) во все продолженіе пути оставаться на суднѣ и безъ разрѣшенія капитана не отлучаться съ него ни днемъ, ни ночью при остановкахъ въ портахъ [4]). Если кто-либо изъ матросовъ самовольно уйдетъ во время пути на одной изъ пристаней, то онъ лишается всей заслуженной платы, всего имущества своего, оставленнаго имъ на суднѣ, и обязывается еще возмѣстить капитану все, что тотъ заплатитъ свыше условленной съ нимъ платы нанятому вмѣсто него. Сверхъ того онъ подвергается тюремному заключенію, какъ за побѣгъ [5]).

IV. Вознагражденіе служащихъ. Плата служащимъ на суднѣ можетъ быть опредѣлена договоромъ на различныхъ основаніяхъ: 1) плата за цѣлый рейсъ, 2) плата по

---

1) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 257 и 258.

2) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 256.

3) Законъ полонъ техническихъ указаній, которыя надо признать излишними и устарѣлыми въ виду полнаго измѣненія типа судовъ. Законъ подробно перечисляетъ, какъ воду отливать, какъ не ходить съ зажженой свѣчей въ трюмъ и т. п.

4) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 259.

5) Т. XV Уложенія о наказаніяхъ, ст. 1271.

времени, 3) участіе въ прибыли. Послѣдняя форма вознагражденія, весьма частая прежде, при товарищескомъ складѣ отношеній на суднѣ, въ настоящее время выходитъ изъ употребленія. Предполагаемое этимъ видомъ вознагражденія допущеніе матросовъ къ обозрѣнію дѣлъ и книгъ мало согласуется съ современнымъ общественнымъ отдѣленіемъ капитана отъ матросовъ и тою дисциплинарною властью, какая ему вручена въ отношеніи служащихъ. Этотъ видъ платы сохранился главнымъ образомъ въ рыболовномъ и китоловномъ промыслѣ, гдѣ степень усердія со стороны служащихъ способствуетъ сильно увеличенію доходности, и гдѣ капитанъ, по своему общественному положенію, мало выдвигается надъ остальнымъ вспомогательнымъ персоналомъ.

Уходя на долгое время въ море, поступившій на пароходную службу оставляетъ свою семью безъ средствъ существованія. Идя на встрѣчу естественному опасенію нанявшагося за свою семью, законъ обязываетъ выдать каждому подписавшему договоръ задатокъ. Размѣръ этого обязательнаго задатка опредѣленъ закономъ: онъ равенъ мѣсячной платѣ при наймѣ на срокъ, онъ составляетъ $1/4$ всей платы при наймѣ на рейсъ [1]). Постановленіе закона было бы совершенно подорвано, если бы на этотъ задатокъ обратили свое взысканіе кредиторы, отъ которыхъ ускользаетъ должникъ. Вотъ почему законъ признаетъ задаточныя деньги неприкосновенными, освобождаетъ ихъ отъ дѣйствія исполнительнаго листа [2]).

Когда должна быть выдана вся остальная сумма причитающагося вознагражденія? Когда служащіе работаютъ изъ участія въ прибыли, очевидно, полное вознагражденіе можетъ быть выплачено только по окончаніи предпринятаго плаванія. При условленномъ вознагражденіи за рейсъ, требовать платы служащій можетъ лишь по возвращеніи изъ того рейса, на который былъ нанятъ. Наконецъ, при вознагражденіи, условленномъ по времени служенія, плата должна выдаваться, согласно закону, помѣсячно [3]). Обязанности выплачивать жалованье ежемѣсячно не противорѣчитъ постановленіе закона, обязывающее капитана при отпускѣ ма-

---

1) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 252.
2) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 256.
3) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 245, п. 3 и 246.

троса выдать послѣднему „заслуженную имъ по день отпуска или увольненія плату“ [1]). Въ данномъ случаѣ законъ не предоставляетъ капитану права задерживать вознагражденіе до отпуска, но запрещаетъ капитану задерживать вознагражденіе при отпускѣ, если таковое осталось почему-либо невыплаченнымъ или неполученнымъ. Но болѣе затрудненій представляетъ то постановленіе закона, которымъ капитану предоставляется по прибытіи судна въ мѣсто назначенія выдать матросамъ заслуженную до тѣхъ поръ плату въ случаѣ исправнаго и послушнаго поведенія [2]). Явно, законъ нашъ не отличается опредѣлительностью. Если во время пути служащій умретъ, то капитанъ обязанъ выдать заслуженную умершимъ плату тѣмъ, кто докажетъ свои наслѣдственныя права, или препроводить ее вмѣстѣ съ оставшимися вещами въ полицію для пріобщенія къ наслѣдственной массѣ [3]).

Вопреки другимъ законодательствамъ, которыя причисляютъ вознагражденіе матросамъ къ долгамъ привилегированнымъ при конкурсѣ судохозяина, наше законодательство не причисляетъ платы этого вида къ долгамъ перваго разряда. Едва ли возможно подвести вознагражденіе нанявшихся для отправленія обязанностей по мореплаванію подъ „жалованье и наемныя деньги, слѣдующія домашнимъ служителямъ и работникамъ за 6 мѣсяцевъ“ [4]).

Но зато нашъ законъ сохраняетъ, въ видѣ историческаго воспоминанія, безусловно несправедливое постановленіе стараго времени, отражающее былую товарищескую связь. Законъ исходитъ изъ того принципа, будто вознагражденіе служащимъ на суднѣ производится изъ денегъ, выручаемыхъ за наемъ судна и провозъ товаровъ [5]), а отсюда дѣлается логическій выводъ, что если судно или товаръ, на немъ нагруженный, до расчета со служащими пропадетъ, сгоритъ или иначе истребится, то и „плата ихъ тутъ же

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 283.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 280.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 291.

[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ судопроизводства торговаго, ст. 506, п. 5. Ср. рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 1893, № 122, которымъ признано, что подъ этотъ пунктъ не подходитъ жалованье, причитающееся лицамъ, служившимъ при торговлѣ должника.

[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 284.

пропадаетъ [1]). Несправедливость и архаичность этого постановленія не требуютъ объясненій.

V. Содержаніе служащихъ. Въ виду особенныхъ условій службы на суднѣ, продовольствованіе морского экипажа лежитъ на обязанности капитана, какъ представителя судохозяина. Вслѣдствіе этого капитанъ при отправленіи въ путь долженъ снабдить судно полнымъ и достаточнымъ количествомъ добрыхъ и здоровыхъ жизненныхъ припасовъ, какіе для служащихъ употребляются на водѣ или на морѣ [2]). Во Франціи удостовѣреніе достаточности пищевыхъ запасовъ производится путемъ офиціальнаго освидѣтельствованія. У насъ это дѣло капитана, который несетъ самъ всю отвѣтственность за количество и качество пищевыхъ запасовъ.

Видъ и мѣра припасовъ, которыхъ имѣетъ право требовать матросъ, независимо отъ всякаго предыдущаго соглашенія, опредѣляется не усмотрѣніемъ капитана или служащихъ, хотя законъ и говоритъ, что припасовъ и прѣсной воды слѣдуетъ давать столько, „чтобъ были довольны“. Закономъ установлена норма, меньше чего капитанъ не долженъ выдавать и болѣе чего матросы не въ правѣ требовать. Эта норма обусловливается содержаніемъ, положеннымъ для дневной порціи матроса русскаго военнаго судна [3]). Замѣна одного вида припасовъ другимъ допускается только съ согласія служащихъ.

Капитану запрещается убавлять порцію припасовъ, за исключеніемъ случаевъ крайней необходимости. Если условія плаванія привели къ истощенію запасовъ и явилась опасность, что ихъ не хватитъ до конца пути, капитанъ можетъ уменьшить порціонное довольствіе, но долженъ сдѣлать его не иначе, какъ по выслушаніи мнѣнія старшихъ служащихъ. По прибытіи же въ портъ все недоданное въ натурѣ должно быть выдано матросамъ въ деньгахъ [4]).

Въ случаѣ неудовольствія по причинѣ отпуска жизненныхъ припасовъ въ неполномъ количествѣ или въ худомъ и нездоровомъ качествѣ, служащіе на суднѣ могутъ сдѣлать о томъ представленіе капитану. При отказѣ съ его стороны

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 285.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 275.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 276.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 278.

удовлетворить ихъ справедливыя претензіи, служащіе, „не выходя изъ послушанія и продолжая отправлять свою должность, могутъ, по прибытіи судна въ портъ, принести жалобу на капитана [1]). Эта жалоба въ иностранномъ портѣ подается русскому консулу, а въ отечественномъ портѣ „установленнымъ порядкомъ“, очевидно, судебнымъ. Если обнаружится, что порціонное довольствованіе было сокращено капитаномъ, то служащіе въ правѣ требовать съ него денежнаго удовлетворенія въ размѣрѣ недоданнаго въ натурѣ.

VI. Возвращеніе служащихъ. Различныя причины могутъ привести къ тому, что служащій принужденъ будетъ остаться въ чужомъ иностранномъ портѣ. Законъ возлагаетъ на судохозяина обязанность предоставить служащему средства къ возвращенію на родину (rapatriement).

Это можетъ наступить вслѣдствіе того, что служащій заболѣлъ и остался для излеченія въ иностранномъ городѣ [2]); что служащій оказался неспособнымъ къ той должности, которую онъ взялся исполнять; что служащій, вслѣдствіе своего поведенія, требуетъ удаленія его съ судна [3]); что судно было продано за границею по распоряженію судохозяина или по неспособности продолжать путь отъ ветхости или отъ бури [4]). Наше законодательство не различаетъ тѣхъ случаевъ, когда оставленіе служащаго въ чужой странѣ вызывается виною судохозяина, напр. при продажѣ судна вполнѣ годнаго, отъ тѣхъ случаевъ, когда это оставленіе не обусловливается вовсе виною судохозяина, напр. при случайной болѣзни служащаго или при кораблекрушеніи. Въ этомъ отношеніи наше законодательство примыкаетъ къ законодательствамъ Франціи и Германіи [5]), и отличается отъ англійскаго права, которое возлагаетъ на судохозяина издержки по возвращенію служащаго только въ тѣхъ случаяхъ, когда оставленіе на чужбинѣ вызвано виною капитана. Такъ какъ указанный выше принципъ возложенія издержекъ на судохозяина установленъ закономъ лишь въ отношеніи иностранныхъ портовъ, то оставленіе служащаго въ одномъ изъ русскихъ портовъ обязываетъ судохозяина

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 268.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 265.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 296.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ консульскій. ст. 57.
[5]) Франц. торг. код. § 258, Герм. законъ 1872 Seemannsordnung § 56.

принять на себя расходы по возвращенію только тогда, если оставленіе было вызвано его виною.

Возвращеніе разсчитывается на тотъ портъ, откуда судно вышло [1]). Это положеніе основано на вѣроятности, что составъ команды набранъ именно въ этомъ мѣстѣ. Но въ дѣйствительности такое предположеніе можетъ потерять почву, если экипажъ пополнялся въ пути или если, при правильныхъ постоянныхъ рейсахъ между нѣсколькими пунктами, трудно установить пунктъ начальнаго отправленія. Поэтому, принимая ту мысль, которая была у законодателя при созданіи нормы, мы должны придти къ заключенію, что на судохозяинѣ лежитъ обязанность возвратить служащаго въ тотъ портъ, гдѣ онъ былъ нанятъ. Это рѣшеніе принимается нашимъ законодательствомъ въ томъ случаѣ, когда продается судно за границею [2]); частный случай слѣдуетъ обобщить.

Оставленіе служащаго въ иностранномъ портѣ, равно какъ и возвращеніе его на родину осуществляется при участіи русскаго консула. Уволить служащаго, хотя бы и по законнымъ основаніямъ, въ иностранномъ государствѣ, капитанъ не въ правѣ безъ письменнаго разрѣшенія консула [3]). Выдача денежной суммы, необходимой на обратный путь и на содержаніе въ пути, производится при участіи консула: или онъ удостовѣряетъ, что служащій удовлетворенъ полностью по расчету разстоянія и времени, или же онъ самъ получаетъ эти деньги отъ капитана для передачи служащему, напр. въ случаѣ тяжкой болѣзни [4]); или же консулъ самъ отправляетъ оставленнаго капитаномъ „тайно и съ намѣреніемъ" на казенный счетъ, а затѣмъ эти издержки подлежатъ взысканію съ судохозяина [5]).

Правила о возвращеніи оставшихся за границею матросовъ за счетъ судохозяина, установленныя въ нашемъ законодательствѣ, относятся только къ русскимъ подданнымъ и не распространяются на матросовъ иностранныхъ [6]). Впрочемъ нерѣдко государства вступаютъ въ конвенціи о взаимномъ возвращеніи матросовъ.

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 292.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 292.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 293.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 295, пп. 2 и 3.
[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 297.
[6]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 297, примѣчаніе.

VII. Вознагражденіе служащихъ за несчастіе. Мореплаваніе соединено съ многочисленными опасностями, угрожающими жизни и здоровью моряковъ. Если современная техника судостроенія нѣсколько смягчила угрозу силъ природы, противопоставивъ имъ искусство, то она же создала новыя опасности, состоящія въ сложномъ устройствѣ самого судна и двигающей его машины. Поэтому служащіе въ пароходномъ предпріятіи подвергаются постоянно возможности потерять жизнь или понести увѣчье, послѣдствіемъ которыхъ можетъ быть матеріальная необезпеченность самого служащаго или его семьи.

Поэтому уже законъ 1781 года, разсчитанный на парусныя суда, предусматривалъ случаи, когда матросъ, при отправленіи должности, получитъ увѣчье, раны или поврежденіе. Законъ обязывалъ капитана не только оказать немедленно пострадавшему помощь, но и возмѣстить ему всѣ издержки, какихъ потребуетъ леченіе. При увѣчьи, выраженномъ въ потерѣ члена, служащій могъ требовать отъ капитана двойной по договору платы „за счетъ хозяина корабля" [1]). Законъ 25 января 1878 года ввелъ у насъ новыя положенія объ отвѣтственности желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ предпріятій за вредъ и убытки вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьи [2]). Спрашивается въ какомъ соотношеніи находится этотъ общегражданскій законъ къ спеціальнымъ постановленіямъ морского устава.

Принципъ отвѣтственности, устанавливаемый ст. 683 и выражающійся въ возложеніи на пароходное предпріятіе доказыванія своей невиновности, долженъ получить полное примѣненіе къ пароходнымъ предпріятіямъ, потому что ст. 683 законъ позднѣйшій по времени и потому что онъ предусматриваетъ морское плаваніе. Слѣдовательно, въ случаѣ увѣчья или смерти матроса, не онъ или его семья должны доказывать, что несчастіе случилось не по его собственной винѣ, а пароходное предпріятіе обязано доказывать, что несчастіе произошло: а) не по винѣ управленія предпріятія или его агентовъ или же б) вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы.

Что касается размѣра отвѣтственности, то здѣсь возни-

---

[1]) Т XI, ч. 2, Уставъ торговый, стт. 288—290.

[2]) Т. X, ч. 1, ст. 683.

каютъ два вопроса. Прежде всего возможно сомнѣніе, обязывается ли пароходное общество выдать потерпѣвшему увѣчье двойную плату, примѣнительно къ ст. 290 Устава торговаго, или же, согласно ст. 683 и 661, обезпечить существованіе его и его семейства. Такъ какъ ст. 683 разсчитана на мореплаваніе, то къ несчастнымъ случаямъ, происшедшихъ на морскихъ пароходахъ, должны примѣняться не только ст. 683, устанавливающая распредѣленіе доказательствъ, но и указанныя въ ней ст. 661, устанавливающая объемъ отвѣтственности. Второе сомнѣніе способно возбудить столкновеніе между отвѣтственностью, опредѣленною по ст. 683, съ ограниченною отвѣтственностью судохозяина за ущербъ, причиненный неправильными дѣйствіями или упущеніями капитана. Наша практика склонилась къ мысли, что общая ст. 683 т. X ч. 1 непримѣнима тамъ, гдѣ дѣйствуетъ спеціальная ст. 241 т. XI ч. 2 Устава торговаго [1]). Но такое сопоставленіе общаго и спеціальнаго законовъ было бы правильно, если бы въ общей нормѣ не предусматривались и тѣ спеціальныя условія, на которыя была разсчитана предшествовавшая по времени спеціальная норма. Поэтому слѣдуетъ признать, что принципъ ограниченной отвѣтственности не можетъ имѣть примѣненія къ несчастнымъ случаямъ, имѣвшимъ мѣсто при эксплоатаціи морского пароходнаго предпріятія и повлекшимъ за собою потерю иля ослабленіе трудоспособности матроса.

Для примѣненія отвѣтственности по ст. 683 необходимо, чтобы несчастный случай произошелъ при эксплоатаціи пароходнаго предпріятія. Отсюда слѣдуетъ, что несчастье, происшедшее на парусномъ суднѣ, не поддается примѣненію этой статьи, и остается подъ дѣйствіемъ спеціальныхъ нормъ морского права. Съ другой стороны мало, чтобы несчастіе случилось со служащимъ на морскомъ пароходѣ, необходимо, чтобы оно произошло при эксплоатаціи предпріятія. Если раньше наша практика понимала эксплоатацію въ широкомъ смыслѣ, признавая ее не въ смыслѣ техники предпріятія, а въ смыслѣ свойствъ предпріятія [2]), то въ настоящее время подъ этимъ выраженіемъ понимается не вообще хозяйственная сторона предпріятія, а только техни-

---

[1]) Рѣш. Гражд. Кас. Деп. 1887, № 96; 1897, № 7.
[2]) Рѣш. Гражд. Кас. Деп. 1894, № 7.

ческая [1]). Примѣнительно къ тому взгляду приходится признать, что обжогъ паромъ, происшедшій съ кочегаромъ или паденіе съ мачты посланнаго на нее матроса даютъ основаніе для отвѣтственности пароходнаго предпріятія по ст. 683. Напротивъ, паденіе матроса подъ тяжестью переносимаго груза во время до отправленія судна можетъ и не быть признано такимъ случаемъ, такъ какъ не находится въ связи съ движеніемъ парохода. Такую точку зрѣнія, принятую нашею практикою, слѣдуетъ считать весьма опасною для правильнаго примѣненія того принципа, который выраженъ въ ст. 683 т. X ч. 1.

Для возбужденія иска о вознагражденіи за вредъ, причиненный несчастнымъ случаемъ при эксплоатаціи морского пароходнаго предпріятія, установлена особая краткая давность, а именно двухлѣтняя, считая со дня послѣдовавшихъ смерти или поврежденія въ здоровьи.

§ 156. Лоцманы.

Литература. Lewis въ *Handbuch des Handels-See- und Wechselrechts*, Эндемана, т. IV, стр. 117—122. Mennier, *Du pilotage*, 1894.

I. Понятіе о лоцманѣ. Если въ открытомъ морѣ капитанъ, при помощи морскихъ картъ, способенъ самъ опредѣлить правильное направленіе судна, то въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, какъ въ устьяхъ рѣкъ, въ узкихъ проливахъ, въ портахъ, необходима помощь со стороны лицъ, которыя бы хорошо знали всѣ подробности и измѣненія того сравнительно неширокаго пути, по которому судно неизбѣжно должно идти. Нерѣдко, когда портъ имѣетъ не только торговое, но и военное назначеніе, безопасный путь составляетъ тайну, которая можетъ быть извѣстна только опредѣленному кругу лицъ, безъ помощи которыхъ плаваніе соединено съ рискомъ. Это содѣйствіе капитану оказываютъ спеціальные знатоки мѣстнаго фарватера,—лоцманы [2]). Подъ этимъ именемъ, слѣдовательно, понимаются морскіе дѣятели, которые поставили своимъ промысловымъ занятіемъ проводку чужихъ судовъ черезъ извѣстныя опасныя мѣста.

---

[1]) Рѣш. Гражд. Кас. Деп. 1907, № 20.

[2]) Lotsen, Pilotes.

Въ настоящее время изъ русскаго законодательства исключено то раздѣленіе лоцмановъ на два вида, которое существовало раньше: а) на нанимающихся на весь путь и b) прибрежныхъ, портовыхъ [1]). Лица, которымъ поручается завѣдываніе рулевой частью, собственно штурманы, входятъ въ составъ морского экипажа, тогда какъ лоцманы, вступая на судно лишь на короткое время, для исполненія одной точно опредѣленной задачи, не могутъ быть причисленными къ корабельной командѣ.

Даже болѣе, законъ нашъ придаетъ лоцманскому промыслу должностной характеръ. Въ самомъ дѣлѣ, лоцманъ приступаетъ къ выполненію своихъ обязанностей не иначе, какъ по принесеніи присяги [2]). Къ обязанности лоцмановъ, сверхъ проводки судовъ, законъ относитъ: производство въ портахъ промѣровъ рейда и фарватера; наблюденіе за правильностью огражденія фарватера; участіе въ постановкѣ вѣхъ и бакеновъ; наблюденіе, при проводкѣ судовъ, за тѣмъ, чтобы балластъ или угольный мусоръ не выбрасывались на фарватерахъ, рейдахъ, въ гаваняхъ и рѣкахъ [3]). Все это функціи чисто должностного характера. За свои проступки лоцманы могутъ быть подвергнуты „ближайшимъ ихъ начальствомъ" дисциплинарному взысканію, въ видѣ штрафа или ареста [4]). Каждое лоцманское общество имѣетъ печать съ изображеніемъ государственнаго герба [5]). Наконецъ, въ порты, гдѣ это окажется необходимымъ, лоцманы опредѣляются отъ правительства и получаютъ содержаніе отъ казны [6]). Эти данныя не оставляютъ сомнѣнія, что обязанности лоцмановъ, съ точки зрѣнія нашего законодательства, облекаются должностнымъ характеромъ.

Условія для поступленія въ число лоцмановъ заключаются въ слѣдующихъ требованіяхъ: 1) возрастъ не ниже 21 года для поступающихъ въ лоцманы и не меньше 16 лѣтъ для поступающихъ въ лоцманскіе ученики; 2) русское подданство, пріобрѣтенное по крайней мѣрѣ за 5 лѣтъ до по-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, изд. 1893, ст. 315 (въ изданіи 1903 показана исключенной).

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 307.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 313.

[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 322.

[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 339.

[6]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 303.

ступленія; 3) физическое здоровье; 4) трезвое поведеніе и добрая нравственность; 5) основательное знаніе мѣстныхъ фарватеровъ и теченій, удостовѣренное передъ портовымъ управленіемъ [1]).

II. Организація лоцмановъ. Хотя законъ не исключаетъ возможности для лоцмана работать отдѣльно [2]), но въ дѣйствительности лоцманы почти всюду образуютъ особыя общества. И это весьма понятно,—только большое соединеніе лицъ на началахъ круговой поруки создаетъ твердую почву для отвѣтственности, а слѣдовательно и для довѣрія. Лоцманскія общества образуются и дѣйствуютъ на основаніи частныхъ уставовъ, утвержденіе которыхъ зависитъ отъ морского министерства [3]). Правила отдѣльныхъ уставовъ не должны противорѣчить указаніямъ закона.

Общество лоцмановъ состоитъ изъ лоцмановъ и лоцманскихъ учениковъ. Пріемъ въ члены лоцманскаго общества производится по приговору общества, который требуетъ еще утвержденія со стороны лоцъ-командира [4]). Лоцманъ, поступающій въ члены общества, обязанъ представить на случай аварій, могущихъ произойти по его винѣ, денежное обезпеченіе, въ размѣрѣ, опредѣляемомъ въ уставѣ общества. При выходѣ лоцмана изъ общества, ему возвращается внесенное имъ обезпеченіе въ суммѣ, числящейся за нимъ ко дню его увольненія, но безъ процентовъ, которые остаются за обществомъ [5]).

Соотвѣтственно тому, суммы, принадлежащія обществу, распредѣляются по капиталамъ, общему и аварійному. Изъ общаго удовлетворяются расходы общества, аварійный же капиталъ, образуемый изъ взносовъ, предназначается на производство вознагражденія судохозяевамъ за убытки по аваріямъ, причиненнымъ по винѣ лоцмановъ [6]). На возмѣщеніе убытковъ, причиненныхъ судохозяину по винѣ лоцмана, поступаетъ прежде всего взносъ этого послѣдняго, числящійся въ аварійномъ капиталѣ. При недостаточности его—аварійный капиталъ общества, но не свыше половины

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 308.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 306.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 323.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 329.
[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 335.
[6]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 333.

всего размѣра. Если и это окажется недостаточнымъ, то привлекается къ дѣлу особый запасный капиталъ общества, опять-таки не свыше половиннаго размѣра. Это есть предѣлъ отвѣтственности лоцманскаго общества за убытки, причиненные кѣмъ-либо изъ его членовъ [1]). За этими границами какъ само общество, такъ и отдѣльные лоцманы свободны отъ денежной отвѣтственности.

Въ порядкѣ надзора лоцманы причисляются къ лоцманскимъ округамъ, которыхъ шесть: Бѣломорскій, Балтійскій, Кронштадтскій, Черноморскій, Каспійскій и Восточный [2]). Начальники лоцманскихъ округовъ осуществляютъ свой надзоръ черезъ лоцъ-командировъ или лоцманскихъ старшинъ [3]).

На фарватерахъ, гдѣ дѣйствуютъ лоцманскія общества, отдѣльнымъ лоцманамъ заниматься проводкою судовъ воспрещается [4]). Это не значитъ, чтобы въ такой мѣстности капитаны не могли пользоваться услугами частныхъ проводниковъ, но лоцманъ, какъ таковой, не будетъ допущенъ мѣстнымъ начальствомъ къ отправленію своихъ обязанностей. Отъ лоцманскихъ обществъ законъ считаетъ нужнымъ отличать лоцманское товарищество, какъ соединеніе отдѣльныхъ лоцмановъ, основанное на письменномъ договорѣ, который утверждается начальникомъ лоцманскаго округа [5]).

III. Пользованіе услугами лоцмана. Участіе лоцмановъ въ проводкѣ судна по тѣмъ мѣстамъ, гдѣ таковые учреждены, можетъ быть построено на началѣ факультативномъ или на началѣ принудительномъ. Принудительное пользованіе лоцманомъ (compulsory pilot) имѣется тогда, когда капитанъ вынужденъ принять его на судно подъ угрозою уголовныхъ или гражданскихъ послѣдствій за нарушеніе. Факультативное пользованіе предоставляетъ на усмотрѣніе капитана, прибѣгнуть ли къ услугамъ опытныхъ лоцмановъ, или же, надѣясь на свои знанія и опытъ, вести самому судно по опасному мѣсту.

Во Франціи морскія суда, за исключеніемъ сравнительно небольшихъ, совершающихъ обычные прибрежные рейсы [6]),

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 334.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 299.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 328.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 340.
[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, стт. 349—351.
[6]) По закону 12 мая 1905 паровыя суда, вмѣстимостью не свыше 150 тоннъ, и парусныя суда, вмѣстимостью не свыше 100 тоннъ.

при входѣ и выходѣ въ мѣста и изъ мѣстъ, гдѣ учреждено лоцманство (le pilotage), обязаны пользоваться услугами лоцмановъ. Едва ли правильно понимаютъ это требованіе юристы, утверждающіе, что принудительность сводится къ обязательной оплатѣ труда лоцмана, которая совмѣстима съ отказомъ капитана принять на бортъ подъѣзжающаго лоцмана [1]). Тогда это было бы промышленно-монопольное, а не полицейское учрежденіе. Въ Германіи вопросъ не получилъ одного рѣшенія, а зависитъ отъ мѣстностей. Такъ, въ каналѣ императора Вильгельма, въ устьѣ Везера, принятіе лоцмана обязательно (Zwangslotsen), въ другихъ мѣстахъ (въ Гамбургѣ съ 1897 года) лишь факультативно.

Обращаясь къ русскому законодательству, находимъ слѣдующее. На судно, идущее съ моря или отходящее съ рейда, лоцманъ является не самъ, а по требованію капитана [2]). Лоцманамъ предоставляется исключительное право провода судовъ на фарватерахъ, предназначенныхъ для ихъ дѣятельности, слѣдовательно, если капитанъ пожелаетъ потребовать проводника, выборъ его ограниченъ [3]). Въ случаѣ неявки лоцмана, капитанъ можетъ пригласить и частнаго проводника [4]). Если капитанъ, имѣя на суднѣ лоцмана, поручитъ проводку судна лицу, не принадлежащему къ числу мѣстныхъ лоцмановъ, то обязанъ сполна заплатить лоцманамъ причитающуюся имъ плату [5]). Если капитанъ, вызвавъ лоцмана на идущее съ моря судно, не пожелаетъ воспользоваться его услугами, то уплачиваетъ ему установленную плату за проводъ судна [6]). Такимъ образомъ законъ угрожаетъ капитану необходимостью заплатить за услуги вытребованнаго лоцмана, хотя бы услугами его не воспользовались—потому ли, что капитанъ рѣшился самъ вести судно, потому ли, что онъ прибѣгъ къ помощи частнаго проводника. Нашъ законъ не упоминаетъ о случаѣ, когда лоцманъ вовсе не былъ затребованъ и когда, по французскому праву, приходится все же платить. Не иначе обстоитъ дѣло и со

---

[1]) Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. V, стр. 400.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 352.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 311.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 356.
[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 357.
[6]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 358.

стороны уголовной санкціи. Уголовное наказаніе грозитъ капитану, который, при проѣздахъ въ фарватерахъ не возьметъ, безъ всякихъ уважительныхъ причинъ, проводниковъ или лоцмановъ, но примѣненіе кары предполагаетъ, по тому же закону, проявленіе нерадѣнія [1]). Слѣдовательно, если судно прошло безъ всякихъ происшествій, капитанъ не можетъ быть привлеченъ къ уголовной отвѣтственности, а если даже и случилось несчастье, капитанъ можетъ оправдываться тѣмъ, что самъ зналъ хорошо фарватеръ или имѣлъ на суднѣ знающаго человѣка. Всѣ эти данныя нашего законодательства приводятъ къ заключенію, что оно въ дѣлѣ пользованія услугами лоцмановъ придерживается начала факультативности. Этотъ выводъ подтверждается еще указаніемъ, что въ нѣкоторыхъ портахъ, рейдахъ и каналахъ взятіе лоцмана можетъ быть признано обязательнымъ по соглашенію Морского министерства съ Министерствомъ Внутреннихъ дѣлъ и Министерствомъ Торговли и Промышленности [2]). Въ развитіе этого постановленія, въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ даны инструкціи, разрѣшающія органамъ воднаго надзора останавливать суда, идущія безъ лоцмана.

Приглашеніе лоцмана на судно не устраняетъ отвѣтственности капитана, но ограничиваетъ ее. Законъ продолжаетъ считать капитана, даже въ присутствіи лоцмана, отвѣтственнымъ за управленіе судномъ [3]). Слѣдовательно, лоцманъ отвѣчаетъ за то, гдѣ судно должно идти, а капитанъ— за то, какъ оно пройдетъ по этому пути. Если судно наскочитъ на мель—это вина лоцмана, если судно при неудачныхъ поворотахъ навалится на другое судно,—это вина капитана [4]).

Капитанъ, не воспользовавшійся услугами мѣстныхъ лоцмановъ, отвѣчаетъ за происшедшее несчастіе, если нарушилъ при этомъ требованія предосторожности, если обнаружилъ въ этомъ самонадѣянность [5]). Онъ отвѣчаетъ за culpa, хотя бы и levis, но не отвѣчаетъ за casus.

Присутствіе на суднѣ лоцмана и пользованіе его услугами при прохожденіи судна, несмотря на создаваемую тѣмъ

---

[1]) Т. XV Уложеніе о наказаніяхъ, ст. 1242.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 311.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, стт. 359 и 360.
[4]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 1895, № 67.
[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, стт. 232 и 233.

отвѣтственность лоцманскаго общества, нисколько не измѣняютъ того общаго начала, что передъ потерпѣвшими отвѣтственными являются всегда судохозяинъ и капитанъ. Если входящее въ портъ судно причинило вредъ другому судну, стоявшему въ портѣ, то потерпѣвшій судохозяинъ, не входя въ разсмотрѣніе того обстоятельства, былъ ли приглашенъ лоцманъ или нѣтъ, проявилъ ли капитанъ нерадѣніе или имѣлъ мѣсто чистый случай, предъявляетъ искъ о вознагражденіи прежде всего къ капитану [1]). Если капитанъ докажетъ, что съ его стороны, несмотря на уклоненіе отъ услугъ лоцмана, не было проявлено невѣрности или нечестности, недостатка искусства и знанія, то искъ поворачивается къ судохозяину. Послѣдній же, по праву регресса, можетъ перенести уплаченное имъ потерпѣвшему на лоцманское общество [2]).

IV. Отвѣтственность лоцмановъ. Лоцманъ, взявшій на себя провести судно въ мѣстности, знаніе которой для него обязательно, долженъ приложить ту степень вниманія и проявить ту степень знанія, какія могутъ быть предположены въ немъ, профессіонально занимающемся проводкой судовъ. Если не встрѣчается противодѣйствія со стороны капитана [3]), или не будутъ даны капитаномъ невѣрныя свѣдѣнія относительно осадки судна [4]), то лоцманъ отвѣчаетъ за всякій вредъ и убытки, какія явятся послѣдствіемъ неправильно выбраннаго пути [5]). Эта отвѣтственность начинается съ того момента, какъ лоцманъ принялъ судно къ проводкѣ, и продолжается до тѣхъ поръ, пока судно не станетъ въ безопасномъ мѣстѣ на рейдѣ, въ портѣ или у пристани.

Если лоцманъ принадлежалъ къ лоцманскому обществу, то отвѣтственнымъ передъ судохозяиномъ является непосредственно лоцманское общество, къ которому искъ и предъявляется [6]). Осуществленіе этого права на искъ, принадлежащаго судохозяину, лежитъ на обязанности капитана, какъ его представителя [7]). Лоцманское общество отвѣтственно

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 240.
[2]) Рѣш. Гражд. Кас. Деп. 1885, № 38.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 364.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 354.
[5]) Т. XV Уложеніе о наказаніяхъ, ст. 1255.
[6]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 333.
[7]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 234.

передъ судохозяиномъ, но не передъ грузоотправителями, хотя бы и потерпѣвшими отъ аваріи, потому что грузоотправители чужды отношенію между лоцманомъ и капитаномъ.

Мы видѣли, что не весь капиталъ лоцманскаго общества можетъ быть привлеченъ къ отвѣтственности, а при единичныхъ лоцманахъ требованіе судохозяина о возмѣщеніи причиненныхъ ему убытковъ едва ли можетъ считаться достаточно обезпеченнымъ. Но, конечно, эта недостаточная обезпеченность права требованія, принадлежащаго судохозяину, сама по себѣ, не въ состояніи обосновать субсидіарной отвѣтственности казны [1]). Но такая отвѣтственность казны, въ лицѣ морского вѣдомства, вытекаетъ изъ должностнаго характера дѣятельности лоцмановъ. Слѣдовательно, за вредъ и убытки, причиненные лоцманами, какъ агентами государства, можетъ быть привлечена казна, субсидіарно, если лоцманы организованы въ общество, и непосредственно, если они выполняютъ свои обязанности въ отдѣльности.

V. Вознагражденіе лоцмановъ. Вознагражденіе лоцмановъ за оказываемыя ими услуги опредѣляется не добровольнымъ соглашеніемъ, а таксою, устанавливаемою въ уставахъ лоцманскихъ обществъ, а также особыми правилами, издаваемыми по соглашенію трехъ министерствъ [2]). Требованіе лоцманомъ платы свыше установленной составляетъ нарушеніе его служебнаго долга, принятіе платы ниже установленной создаетъ его отвѣтственность передъ лоцманскимъ обществомъ. Во время пребыванія лоцмана на суднѣ онъ получаетъ безвозмездно пищу и помѣщеніе, отдѣльное отъ команды [3]).

Кромѣ вознагражденія собственно за проводку судна, лоцманъ имѣетъ право требовать дополнительныхъ доплатъ: 1) если за противнымъ вѣтромъ, туманомъ, низкой водой или по другой подобной причинѣ, лоцманъ будетъ задержанъ на суднѣ, то за все время задержанія онъ получаетъ особое вознагражденіе въ размѣрѣ, опредѣленномъ въ установленномъ порядкѣ [4]); 2) если капитанъ дастъ невѣрныя свѣдѣнія объ углубленіи судна или его вмѣстимости, то

---

[1]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 1889, № 578.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 312.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 367.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 368.

подвергается денежному, въ пользу лоцмана, взысканію въ двойномъ размѣрѣ противъ платы, причитающейся за проводъ [1]).

II. МОРСКІЯ СУДА.

§ 157. Морское судно, какъ вещь.

Литература. Pappenheim, *Handbuch des Seerechts*, т. II. 1906, стр. 3—68; Duverdy, *Des navires et des moyens d'en acquérir la propriété*, 1885.

I. Понятіе о морскомъ суднѣ. Законъ нашъ говоритъ о мореходныхъ торговыхъ судахъ, на которыя разсчитаны его постановленія, содержащіяся въ отдѣлѣ о морской торговлѣ. За исключеніемъ англійскаго [2]), всѣ законодательства предоставляютъ наукѣ и практикѣ выяснять, что слѣдуетъ понимать подъ морскимъ судномъ. Морское торговое судно представляетъ собою сооруженіе, способное держаться и передвигаться по водѣ и предназначенное служить средствомъ осуществленія морского промысла.

a. Разсматривая признаки, содержащіеся въ законодательномъ сочетаніи словъ и въ приведенномъ опредѣленіи, мы наталкиваемся прежде всего на *судно*. Подъ это выраженіе подходятъ многочисленныя разновидности, парусныя и паровыя суда, какъ бы ихъ ни называли, пароходы, корабли, шкуны и т. п. Не всякое способное держаться на водѣ построеніе подходитъ подъ понятіе судна. Только французское право сопоставляетъ съ морскимъ судномъ, navire, и autres bâtiments de mer.

b. Законъ нашъ имѣетъ въ виду *мореходное* судно. Этимъ выраженіемъ законъ ставитъ границу между морскими судами и судами внутреннихъ водъ, рѣкъ и озеръ. Въ противоположность англійскому праву, не знающему этого различія, наше законодательство примыкаетъ къ французской точкѣ зрѣнія, рѣзко разграничивающей морскія и рѣчныя суда. Гдѣ, однако, искать отличительнаго признака морскихъ судовъ? Имѣвшая нѣкогда значеніе величина по-

---

1) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 355.

2) Merchant shipping Act 1894 § 742.

слѣднихъ по сравненію съ рѣчными въ настоящее время сильно сгладилась въ виду того, что рѣчное сообщеніе, особенно, напр., на Волгѣ, выдвинуло пароходы, по размѣру своему мало уступающіе, а часто превосходящіе морской типъ. Самъ законъ величинѣ не придаетъ значенія, потому что говоритъ о морскихъ судахъ большихъ и малыхъ [1]). Конечно, однако, не всякая лодка можетъ считаться судномъ. Не способно служить отличительнымъ признакомъ устройство судна, потому что самые разнохарактерные типы встрѣчаются какъ на морѣ, такъ на внутреннихъ водахъ. Если килевыя суда встрѣчаются по преимуществу на морѣ, то плоскодонныя, употребляемыя въ рѣчномъ сообщеніи, примѣняются и при береговомъ плаваніи. На большихъ озерахъ килевыя суда даже преобладаютъ. Если на морѣ господствуетъ винтовая система, то колесная система, примѣняемая главнымъ образомъ на рѣкахъ, встрѣчается нерѣдко и на морѣ, напр. у насъ на Каспійскомъ морѣ. Тогда приходится обратиться къ признаку дѣйствительнаго пользованія: судно можетъ быть признано морскимъ, если имъ пользуются для цѣлей морского сообщенія. Нельзя сказать, чтобы и при этомъ признакѣ достигалась безусловная точность. Дѣло въ томъ, что одно и то же судно можетъ совершать рейсы то по морю, то переходить къ рѣчному сообщенію, или даже одновременно совершать рейсъ частью по морю, частью по рѣкамъ, напр. изъ Кельна въ Лондонъ, изъ Астрахани на 14 футъ, изъ Николаева въ Одессу. Обыкновенно принято такія суда причислять къ морскимъ и подчинять ихъ дѣйствію морского права. Признакъ дѣйствительнаго пользованія непригоденъ и тогда, если юридическій вопросъ, относящійся къ судну, возбуждается тогда, когда оно не начало плавать. Тогда приходится обращаться къ изслѣдованію того, какое назначеніе предполагалось дать судну. Этотъ признакъ назначенія не чуждъ и нашему законодательству, которое имѣетъ въ виду судно только что построенное въ Россіи или пріобрѣтенное за границею [2]).

c. Законъ подчиняетъ дѣйствію морского устава *торговыя* мореходныя суда, или иначе купеческія [3]). Къ нимъ слѣ-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 94.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 109.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 108.

дуетъ причислить также суда, занимающіяся промысломъ, не подходящимъ подъ понятіе торговли, какъ рыболовныя, китоловныя суда. Но не подходятъ подъ понятіе мореходныхъ торговыхъ судовъ военныя суда, суда учебныя, служебныя, спасательныя. Не отвѣчаютъ указанному признаку и суда, предназначенныя для личнаго удовольствія, какъ любительскія яхты.

II. Морское судно, какъ движимость. Казалось бы, судно, предназначенное для передвиженія по водѣ, не способно возбуждать сомнѣній въ своей принадлежности къ движимымъ вещамъ. Однако уже въ римскомъ правѣ этотъ вопросъ требовалъ рѣшенія, которое склонялось къ признанію судна движимостью. Въ средніе вѣка преобладаетъ противоположное воззрѣніе,—морскія суда разсматриваются, какъ недвижимости. Этотъ весьма распространенный взглядъ потребовалъ во Франціи спеціальнаго закона 8 апрѣля 1666 года, въ которомъ законодатель счелъ себя вынужденнымъ пойти противъ установившагося, особенно въ Провансѣ, злоупотребленія фикціей, принимающей судно за недвижимость. Ordonance de la marine 1681 года нѣсколько раскрылъ ту почву, на которой произошло это столкновеніе взглядовъ: всѣ морскія суда движимости и не подлежатъ какимъ-либо феодальнымъ правамъ [1]).

Въ устраненіе историческаго недоразумѣнія по вопросу о природѣ морскихъ судовъ, многія современныя законодательства считаютъ своимъ долгомъ подчеркнуть движимый характеръ этого объекта права [2]). Также и наше законодательство, перечисляя различные виды движимыхъ вещей, приводитъ мореходныя и рѣчныя суда всякаго рода [3]).

Конечно, съ физической стороны судно, способное къ передвиженію силами собственнаго двигателя, какъ пароходъ, или при посторонней помощи, какъ баржа, относится къ предметамъ движимымъ. Однако средневѣковый взглядъ не былъ совершенно лишенъ юридическаго смысла. Съ экономической точки зрѣнія морскія, какъ и рѣчныя суда, бо-

---

[1]) Ordonnance de la marine, кн. II, тит. X § 1.

[2]) Франц. гражд. код. § 531 Франц. торг. код. § 190: les navires et autres bâtiments de mer sont meubles; Итал. торг. код. § 480: le navi sono beni mobili; также Исп. торг. код. § 585; Порт. торг. код. § 485; Голл. торг. код. § 309.

[3]) Т. X ч. 1, ст. 401.

лѣе всего подходятъ къ домамъ. Съ политической стороны морскія суда разсматриваются какъ продолженіе территоріи той страны, которой флагъ они носятъ. Съ юридической стороны приходится признать, что нормы, которымъ подчиняются морскія суда, гораздо ближе къ праву поземельному, чѣмъ къ праву, разсчитанному на движимости. Это особенно ярко обнаруживается тамъ, гдѣ укрѣпленіе правъ на морскія суда происходитъ ипотечнымъ путемъ, и гдѣ, поэтому, въ отношеніи морскихъ судовъ устраняется дѣйствіе принципа en fait de meubles possesion vaut tître.

III. Составъ морского судна. Морское судно представляетъ собою вещь, составленную изъ цѣлаго ряда вещей, болѣе или менѣе тѣсно соединенныхъ взаимною связью.

Къ корпусу судна, составляющему его основу, присоединяются мачты, трубы, машины, винты, руль. Всѣ эти вещи такъ крѣпко связаны съ судномъ, что отдѣленіе которой нибудь изъ нихъ поставитъ судно въ невозможность выполнять свое назначеніе; это уже не будетъ мореходное судно. Но, кромѣ того, на суднѣ имѣется не мало вещей, которыя, не входя въ составъ его, тѣмъ не менѣе предназначены содѣйствовать экономической цѣли морского судна. Таковы, напр., лодки, рупоръ, карты, компасы, документы и т. п. Такой тѣсной связи нельзя признать за предметами, назначенными не для постояннаго выполненія задачи судна, а для какого-либо опредѣленнаго рейса, какъ, напр., балластъ, запасъ угля, жизненныхъ припасовъ [1]). Еще менѣе можно связывать съ судномъ доходы отъ промысла, осуществляемаго при помощи этого судна, какъ фрахтъ, и разсматривать его какъ fructus civilis.

Морское судно даетъ особенно богатое примѣненіе для ученія о принадлежностяхъ. Нѣмецкіе ученые, слѣдуя германскому гражданскому кодексу [2]), строго настаиваютъ на различіи составныхъ частей и принадлежностей. Напротивъ, французскіе юристы обнимаютъ то и другое однимъ выраженіемъ agrès et apparaux. Точно также и англійскіе юристы не склонны проводить различіе, которое именно въ данномъ

---

[1]) Выдѣленіе послѣдней группы не основывается на роли этихъ вещей, какъ потребляемыхъ, потому что аптека, находящаяся постоянно на суднѣ, сюда не относится.

[2]) Герм. гражд. код. §§ 93 и 97.

случаѣ представляется наиболѣе спорнымъ [1]). Трудно утверждать, что лодка и по присоединеніи къ судну остается вещью, тогда какъ машина, поставленная на то же судно, теряетъ свою самостоятельность [2]).

Вопросъ о томъ, можно ли причислить ту или иную вещь, находящуюся на суднѣ, къ его принадлежностямъ, возбуждается въ цѣломъ рядѣ случаевъ. Съ нимъ приходится считаться при переходѣ судна по куплѣ-продажѣ, при предъявленіи размѣра ограниченной отвѣтственности судохозяина, при установленіи степени участія въ аварійныхъ убыткахъ, при выясненіи величины страхового вознагражденія за несчастный случай, постигшій судно. Обязанность доказыванія, что та или иная вещь не является принадлежностью, лежитъ на томъ, кто отвергаетъ за спорнымъ предметомъ качество принадлежности и на этомъ основаніи стремится освободить его отъ юридической судьбы главной вещи. Такое распредѣленіе доказательствъ вытекаетъ изъ вполнѣ логическаго предположенія, что все занесенное въ судовой инвентарь должно считаться его принадлежностью, а изъ не внесеннаго все, что находится на суднѣ и имѣетъ къ нему какое нибудь хозяйственное отношеніе.

Судно становится самостоятельною вещью, а слѣдовательно и объектомъ юридическихъ сдѣлокъ, напр. купли-продажи, только съ того момента, какъ собраны всѣ его части [3]).

IV. Корабельные документы. Принадлежность, представляющая особенную важность при отчужденіи судна, выражается въ корабельныхъ документахъ. Законъ прямо говоритъ о принадлежащихъ къ судну документахъ, которые, поэтому, раздѣляютъ судьбу самого судна [4]).

1. Въ числѣ такихъ документовъ находится *корабельная крѣпость*, которая есть письменный видъ, утверждающій право собственности на судно, какъ купчая крѣпость на недвижимость. Въ ней означается: a) ходъ судна, b) мѣра корабля или судна, c) грузоподъемность, d) время и мѣсто

---

[1]) См. однако указанія противоположнаго характера въ нѣкоторыхъ судебныхъ рѣшеніяхъ у Goldschmidt и Scheider, *Principles of commercial Law* въ „Handelsgesetze des Erdballs" Боргхардта.

[2]) Wagner-Pappenheim, *Handbuch des Seerechts*, т. II, 1906, стр. 37.

[3]) Противоположное рѣшеніе Гражд. Кас. Деп. 1871, № 618.

[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, стт. 151, 166.

построенія, e) матеріалъ, изъ котораго построенъ, f) подпись строившаго завода, скрѣпленная двумя свидѣтелями [1]). Нашъ законъ, подобно французскому [2]), указываетъ, что корабельная крѣпость должна быть непремѣнно на суднѣ. Законъ не только говоритъ, что корабельная крѣпость есть необходимый для каждаго мореходнаго судна документъ, что всякій хозяинъ мореходнаго судна долженъ имѣть на него крѣпость [3]),—законъ указываетъ, что корабельная крѣпость всегда должна быть при мореходномъ суднѣ [4]).

2. Мороходныя суда, имѣющія 10 или болѣе ластовъ, должны имѣть установленное *мѣрительное свидѣтельство,* удостовѣряющее вмѣстимость судна [5]). Необходимость такого документа объясняется не только съ точки зрѣнія публичнаго права, преимущественно со стороны фискальныхъ требованій, но и съ точки зрѣнія гражданскаго права. При отдачѣ судна въ наемъ подъ грузъ необходимо взаимное соглашеніе о его вмѣстимости, которое было бы сильно затруднено необходимостью измѣреній при каждомъ договорѣ. Поэтому-то каждое русское судно, построенное въ Россіи или пріобрѣтенное русскимъ подданнымъ за границею, должно подвергнуться полному измѣренію для опредѣленія своей вмѣстимости и имѣть установленное о томъ свидѣтельство [6]). Измѣреніе производится при портовыхъ таможняхъ корабельными смотрителями при помощи назначаемыхъ для того досмотрщиковъ, но самая выдача мѣрительныхъ свидѣтельствъ относится къ обязанности портовыхъ таможенъ [7]). Если въ каждомъ государствѣ будетъ своя система измѣренія, то это сильно понизитъ цѣнность полученнаго удостовѣренія. Вполнѣ дѣйствительное для отечественныхъ портовъ, оно не будетъ имѣть никакого значенія за предѣлами родины, а потому принуждено будетъ всюду подвергаться измѣренію въ цѣляхъ мѣстнаго портоваго обложенія. Это соединено съ излишними издержками и тратою времени.

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, стт. 103 и 104.

[2]) Франц. торг. код. § 226; въ дѣйствительности этотъ документъ не можетъ быть на суднѣ по законнымъ основаніямъ.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 166 и 103.

[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 167.

[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 166, примѣчаніе.

[6]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 109.

[7]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 115, 116.

Естественно поэтому, что государства стремятся придти къ соглашенію относительно системы измѣренія и взаимнаго признанія свидѣтельствъ, выданныхъ въ каждой странѣ. Такою общепринятою нынѣ системою измѣренія является англійская система Мурсома, которая съ 1879 года принята и нашимъ законодательствомъ [1]). Для облегченія доступности свидѣтельства, оно составляется на русскомъ и англійскомъ языкахъ. Кромѣ того Россія вступила съ рядомъ государствъ въ конвенцію о взаимномъ признаніи мѣрительныхъ свидѣтельствъ торговыхъ судовъ. Такія конвенціи Россія заключила до сихъ поръ съ Италіей, Германіей, Австро-Венгріею, Великобританіею, Франціею, Бельгіею, Норвегіею, Швеціею, Испаніею, Греціею и Сѣверо-Американскими Соединенными Штатами. Слѣдовательно, голландское судно, пришедшее въ С.-Петербургъ, не освобождается отъ необходимости подвергнуться измѣренію въ русскихъ портахъ [2]). Всякое судно, хотя и имѣющее мѣрительное свидѣтельство, но подвергшееся, по выдачѣ свидѣтельства, перестройкѣ или иному измѣненію, которое можетъ имѣть вліяніе на его вмѣстимость, подлежитъ переизмѣренію вполнѣ или частью. Въ первомъ случаѣ судно снабжается новымъ свидѣтельствомъ, а во второмъ оказавшаяся по переизмѣреніи разница отмѣчается на прежнемъ свидѣтельствѣ [3]). При утратѣ мѣрительнаго свидѣтельства, судохозяинъ или капитанъ должны заявить отъ этомъ въ таможнѣ ближайшаго порта для учиненія объявленія въ установленномъ порядкѣ [4]).

3. На суднѣ долженъ находиться *патентъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ*, удостовѣряющій національность судна, и потому необходимый во время плаванія, особенно на случай возможной войны [5]). Документъ этотъ выдается портовою таможнею по внесеніи судна въ корабельный списокъ [6]). Патентъ долженъ содержать: a) имя или фирму и мѣсто жительства судохозяевъ, b) названіе судна, съ обозначеніемъ, къ какому роду морскихъ сооруженій оно относится,

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 108.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 109 и 110.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 112.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 121.
[5]) Этотъ документъ называется во Франціи acte de francisation, въ Германіи Certificat, въ Англіи Certificat of Registry, въ Италіи atto di nazionalità.

с) размѣры судна и вмѣстимость по мѣрительному свидѣтельству, d) время и мѣсто постройки и е) время внесенія въ корабельный списокъ [1]). Патентъ выдается, если имѣются на лицо всѣ условія, опредѣляющія по закону русскую національность судна. При переходѣ судна къ лицу, не имѣющему права на русскій флагъ, патентъ долженъ быть возвращенъ въ тотъ портъ, изъ котораго выданъ [2]). Наоборотъ, при покупкѣ за границею иностраннаго судна лицами, имѣющими право на русскій флагъ, русскій консулъ выдаетъ временное свидѣтельство на поднятіе русскаго флага, имѣющее силу до внесенія судна въ корабельный списокъ одного изъ портовъ и во всякомъ случаѣ не долѣе одного года, если покупка состоялась въ Европѣ, и двухъ лѣтъ, если произошла въ другихъ частяхъ свѣта [3]).

4. Корабельнымъ документомъ является *судовая роль* (rôle d'equipage) или списокъ лицъ, служащихъ на суднѣ [4]). Этотъ актъ составляется или по окончаніи найма всей команды, или по мѣрѣ приглашенія тѣхъ или другихъ лицъ. Документъ этотъ, въ формѣ книги, долженъ быть всегда при капитанѣ на суднѣ, и капитанъ обязанъ показывать его служащимъ по требованію послѣднихъ [5]).

5. Законъ упоминаетъ еще, въ числѣ необходимыхъ документовъ, *таможенный паспортъ*. Этотъ документъ выдается таможнею на установленныхъ бланкахъ и сила его исчерпывается каждымъ отдѣльнымъ рейсомъ [6]). Въ настоящее время, по закону 8 іюня 1903 года, разрѣшеніе таможни на отходъ судна изъ порта дается надписью на судовой роли [7]).

Помимо указанныхъ сейчасъ документовъ, перечисленныхъ въ самомъ законѣ, на суднѣ должны быть и другіе документы, о которыхъ законъ забылъ упомянуть при обзорѣ.

1. Сюда относится *удостовѣреніе объ освидѣтельствованіи судна*, со стороны его прочности и годности, которое выдается

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 127.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, стт. 113 и 151, Уставъ консульскій, ст. 57 п. 3.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 138, Уставъ консульскій, ст. 58.

[4]) Въ таможенномъ уставѣ этотъ документъ называется мустеръ-роль (т. VI, уставъ таможенный, стт. 142 и 211).

[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 251.

[6]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 767.

[7]) Т. VI Уставъ таможенный, ст. 211.

какъ при построеніи его, такъ и впослѣдствіи, по требованію судохозяина или капитана [1]).

2. *Свидѣтельство объ испытаніи паровыхъ котловъ* на пароходѣ [2]).

3. *Санитарный патентъ*, иначе называемый у насъ карантиннымъ, который представляетъ оффиціальное удостовѣреніе о благополучномъ или неблагополучномъ состояніи здоровья, какъ въ портѣ и его окрестностяхъ, откуда судно отправляется, такъ и на самомъ суднѣ [3]). Патентъ выдается карантиннымъ учрежденіемъ порта отправленія. Отъ обязанности запасаться санитарнымъ патентомъ освобождаются въ благополучное время парусныя суда и пароходы, плавающіе между внутренними портами [4]). Суда, отправляющіяся за границу, какъ и суда, приходящія въ Россію, обязаны имѣть патенты. Только для германскихъ судовъ, приходящихъ въ русскіе порты, въ обыкновенное время, по закону 9 сентября 1904 года допущено исключеніе — они освобождаются отъ предъявленія санитарныхъ патентовъ [5]).

4. *Судовый журналъ*, веденіе котораго установлено закономъ 3 іюня 1902 года, и который долженъ вестись обязательно на русскомъ языкѣ [6]).

V. Національность судна. Съ обычнымъ словоупотребленіемъ, исходящимъ изъ представленія о суднѣ, какъ о живомъ лицѣ,—„пароходъ идетъ“, „пароходъ бѣжитъ“, „показался купецъ“, т. е. коммерческій пароходъ,—соединялось и юридическое словоупотребленіе, какъ бы принимающее судно за субъекта, напр., „судно платитъ“. Въ соотвѣтствіе съ такимъ представленіемъ можетъ быть поставлено признаніе за судномъ національности, которое, въ сущности, составляетъ свойство живого человѣка. Нашъ законъ говоритъ объ удостовѣреніи въ русской національности судна [7]).

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 105 и 106.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 107, примѣчаніе отсылаетъ къ Уставу о промышленности, а въ Уставѣ о промышленности (ст. 79) установлены правила о надзорѣ за паровыми котлами на частныхъ паровыхъ судахъ, плавающихъ по внутреннимъ водамъ (рѣкамъ, каналамъ и озерамъ).

[3]) Т. XIII Уставъ врачебный, ст. 1020.

[4]) Т. XIII Уставъ врачебный, ст. 1030.

[5]) Т. XIII Уставъ врачебный, ст. 1020, прим.

[6]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 168.

[7]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 128.

Можно вопросъ поставить иначе. Судно издавна разсматривается, какъ продолженіе государственной территоріи. Поэтому національность судна можетъ быть понимаема какъ принадлежность къ территоріи того или иного государства или какъ принадлежность къ государству. На пространствѣ этихъ подвижныхъ границъ можетъ происходить то, что совершается обычно въ неподвижныхъ предѣлахъ государства, т. е. можетъ быть поднятъ отечественный флагъ. Именно право поднятія національнаго флага есть внѣшнее проявленіе принадлежности судна къ извѣстному государству. Въ этомъ смыслѣ нашъ законъ говоритъ, что право плаванія подъ русскимъ національнымъ флагомъ принадлежитъ исключительно русскимъ судамъ [1]).

Вопросъ о правѣ судна поднять тотъ или другой флагъ имѣетъ практическое значеніе: 1) Въ большинствѣ государствъ, въ томъ числѣ и въ нашемъ, право перевозки моремъ грузовъ и пассажировъ изъ одного отечественнаго порта въ другой присвоено только національнымъ судамъ. Каботажная перевозка въ Россіи предоставляется исключительно въ пользу судовъ, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ [2]). 2) Морскія суда пользуются за границею защитою консуловъ того государства, чей флагъ они носятъ. 3) Въ открытомъ морѣ національный флагъ опредѣляетъ нейтралитетъ и неприкосновенность со стороны военныхъ судовъ. 4) Хотя въ чужомъ портѣ коммерческое судно не пользуется тѣмъ иммунитетомъ, какой присвоивается военнымъ судамъ, все же происходящія на немъ дѣйствія преступнаго характера, напр., нанесеніе раны однимъ матросомъ другому, не вызываютъ вмѣшательства мѣстной власти, пока не вызываютъ нарушенія порядка за бортомъ судна.

Условія пріобрѣтенія права на національный флагъ значительно измѣнились въ настоящее время по сравненію съ прежнимъ и при томъ не представляютъ единства въ разныхъ странахъ. Навигаціонный актъ Кромвеля 1651 года признавалъ право на англійскій флагъ при наличности трехъ условій: 1) судно должно было быть англійской постройки, 2) всѣ собственники судна—англійскіе граждане, 3) капитанъ и экипажъ (въ большинствѣ) англійскаго подданства.

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 122 по Прод. Св. Зак. 1906.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 165.

Тѣ же три условія выставила Франція въ актѣ 1793 года. Требованіе отечественной постройки, вызываемое желаніемъ поощрить отечественное судостроеніе, теперь всюду оставлено. Требованіе относительно экипажа чуждо законодательству Англіи и Германіи. Главную роль играетъ въ настоящее время третій моментъ,—кто собственникъ судна.

Что касается условій пріобрѣтенія права на русскій флагъ, то наше законодательство до послѣдняго времени оказывалось болѣе льготнымъ, нежели западно-европейскія. Хотя нашъ законъ, подобно французскому, требуетъ, чтобы на русскомъ суднѣ капитанъ и 3/4 команды принадлежали къ русскимъ подданнымъ, но нарушеніе этого постановленія со стороны судохозяина не соединяется съ потерею патента. Поэтому и у насъ основаніемъ права на національный флагъ служитъ національность собственниковъ судна. Въ этомъ отношеніи обнаруживается принципіальное разногласіе между закономъ 23 іюня 1865 г., благопріятнаго для иностранцевъ, и закономъ 6 іюня 1904 г., ставшаго на противоположную точку зрѣнія. Такъ какъ дѣйствіе новаго закона вступаетъ лишь постепенно, то старый законъ продолжаетъ сохранять свою силу въ отношеніи морскихъ торговыхъ судовъ, пріобрѣтенныхъ до изданія закона 6 іюня 1904 г. Поэтому мы разсмотримъ сначала правила стараго закона, которыя въ настоящій моментъ продолжаютъ дѣйствовать.

1. При единоличномъ судохозяинѣ право поднять русскій національный флагъ обусловливалось принадлежностью судохозяина къ русскому подданству [1]). Если налицо общая собственность, то приходилось стать на германскую точку зрѣнія [2]) и признать, что всѣ собственники должны были быть русскими подданными, а не половина, какъ это рѣшаетъ французское право [3]).

2. Акціонерныя товарищества, какъ юридическія лица, пріобрѣтали право на русскій флагъ при условіи, если ихъ правленіе и главныя конторы находились въ предѣлахъ Имперіи [4]). Къ вопросу, какой національности принадлежатъ

---

1) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 122.

2) Германскій законъ 22 іюня 1899 года. Также рѣшается вопросъ въ Англіи.

3) Французскій законъ 9 іюня 1845 года. Въ Италіи 2/3, Итал. торг. код. § 40, п. 2.

4) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 122, п. 1.

акціонеры и директоры,—законъ относится безразлично. Исключеніе представляютъ лишь акціонерныя товарищества, учреждаемыя для судоходства по Каспійскому морю, члены которыхъ должны быть русскіе подданные [1]).

3. Когда судно принадлежитъ товариществу полному или на вѣрѣ, то въ западныхъ законодательствахъ мы встрѣчаемъ чаще всего требованіе, чтобы всѣ отвѣтственные полные товарищи, или по крайней мѣрѣ половина ихъ, принадлежали къ подданнымъ того государства, чей флагъ предполагается поднимать. Наше законодательство было менѣе требовательно: оно довольствовалось тѣмъ, если одинъ изъ главныхъ распорядителей, имѣвшихъ право представительства по выпискѣ, данной въ управу, состоялъ въ русскомъ подданствѣ [2]). Этимъ иностранцамъ открывался легкій способъ пріобрѣсти патентъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ. На Каспійскомъ морѣ въ торговомъ домѣ, учреждаемомъ для судоходства, не только товарищи, но и вкладчики должны были быть русскими подданными [3]).

4. Въ морскомъ сообществѣ на Западѣ всѣ вопросы рѣшаются большинствомъ участниковъ, и потому для полученія права на флагъ требуется подданство по крайней мѣрѣ половины участниковъ. У насъ достаточно было, если въ русскомъ подданствѣ состоялъ только начальный товарищъ [4]).

Законъ 6 іюня 1904 года приближаетъ наши условія пріобрѣтенія права на національный флагъ къ тѣмъ, которыя общеприняты на Западѣ. Отнынѣ считается русскимъ только такое мореходное судно, которое принадлежитъ: 1) единоличному собственнику, если онъ русскій подданный; 2) товариществамъ полному или на вѣрѣ, если всѣ товарищи, а въ товариществѣ на вѣрѣ, сверхъ того, и всѣ вкладчики, состоятъ въ русскомъ подданствѣ; 3) акціонерному товариществу, если всѣ ихъ акціи или паи именные и принадлежатъ русскимъ подданнымъ, и при томъ правленіе предпріятія находится въ предѣлахъ Имперіи, а члены правленія, директоры-распорядители или соотвѣтствующія имъ должностныя лица состоятъ въ русскомъ подданствѣ; 4) морскому сообществу, если всѣ участники его состоятъ въ русскомъ

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 58.
[2]) Т. XI ч, 2, Уставъ торговый, ст. 122, п. 2.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 58.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 122, п. 3.

подданствѣ [1]). Если право на судно въ цѣлости или въ части перейдетъ по наслѣдованію къ иностранному подданному, то послѣдній обязанъ въ теченіе 3 лѣтъ передать свое право русскому подданному, иначе судно потеряетъ флагъ. То же послѣдствіе наступаетъ и при переходѣ русскаго подданнаго, имѣющаго право на судно, въ иностранное подданство. Предпріятія мореходныя, а равно торгово-промышленныя, владѣющія морскими судами, учрежденныя до обнародованія новыхъ правилъ и принадлежащія товариществамъ полнымъ, на вѣрѣ или акціонернымъ, хотя бы они и не удовлетворяли требованіямъ, указаннымъ выше, продолжаютъ пользоваться русскимъ національнымъ флагомъ на прежнемъ основаніи.

§ 158. Судовая регистрація.

Литература. Bergmann, *Die Vorschriften über das Schiffsregister*, 1884; Kampff, *Die Bedeutung des Schiffsregisters*, 1905; Kröhling, *Die Legitimation der Kauffahrteischiffe*, 1896; Bédaride, *Sur l'hypothèque maritime*, 1878; Dussand, *Étude sur la propriété des navires*, 1878; Gardner, *Registration of british ships*, 1897.

I. Судовая регистація на Западѣ. Несмотря на свое свойство движимости и благодаря огромной стоимости, морскія суда становятся объектомъ права на основаніяхъ, весьма близкихъ къ тѣмъ, какія установлены для недвижимостей. Для морскихъ судовъ заведены особыя книги, въ которыхъ каждому судну отводится особый листъ, содержащій въ себѣ указаніе на экономическія и юридическія стороны его состоянія. Укрѣпленіе правъ на суда связывается съ внесеніемъ въ книги. Впрочемъ, различныя законодательства сильно расходятся въ юридической оцѣнкѣ записи въ книги.

Во Франціи каждое морское судно приписывается къ какому-нибудь порту (port d'attache). Здѣсь при таможнѣ оно иммaтрикулируется въ особыя книги, извѣстныя сокращенно подъ именемъ registre de douane [2]). Въ книгу вно-

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 122[1] по прод. Св. Зак. 1906.

[2]) Полное названіе régistre de déclarations de construction et summissions de francisation des bâtiments de mer.

сится названіе судна, видъ его, вмѣстимость, размѣры, мѣсто постройки, имена собственниковъ. Точность свѣдѣній дается судохозяиномъ подъ присягою съ послѣдствіями, какія обычно влечетъ ложное показаніе. Акты перехода правъ на судно должны быть отмѣчены въ книгахъ (mutation en douane), безъ чего право собственности, въ отношеніи третьихъ лицъ, не пріобрѣтается покупщикомъ. При большомъ сходствѣ поземельной ипотеки съ морской, обнаруживается и различіе между ними, какъ съ формальной, такъ и съ матеріальной стороны [1]). Въ Германіи всѣ морскія суда, вмѣстимостью свыше 50 кубическихъ метровъ (брутто), должны быть внесены въ регистры (Seeschiffsregister), веденіе которыхъ возлагается на судебные органы (Amtsgericht). Внесеніе въ книги обязательно подъ угрозою денежнаго штрафа судохозяину. Регистръ открытъ для всѣхъ интересующихся свѣдѣніями. Слѣдуетъ, однако, отмѣтить различіе между поземельными книгами и морскимъ регистромъ: a) въ поземельныя книги вносятся всѣ земельные участки, въ морской регистръ только суда, превосходящія minimum размѣра; b) внесеніе земельнаго участка производится ex officio независимо отъ воли собственника, внесеніе судна въ регистръ зависитъ отъ заявленія судохозяина; c) начало достовѣрности записи, характерное для ипотечныхъ книгъ, лишь въ ограниченной степени присвоено морскому регистру [2]). Въ Англіи морской регистръ (registry of british ships) открытъ для всѣхъ британскихъ судовъ, кромѣ занимающихся береговымъ плаваніемъ и не превышающихъ 15 тоннъ вмѣстимости (нетто). Однако, по англійскому праву запись въ морской регистръ не устанавливаетъ права собственности. Она имѣетъ скорѣе процессуальное значеніе въ смыслѣ распредѣленія доказательствъ: факты, занесенные въ регистръ, prima facie, принимаются, какъ вѣрные, и должны быть опровергаемы отрицающимъ ихъ [3]).

II. Судовая регистрація въ Россіи. Законъ 23 іюня 1865 года пытался и въ Россіи ввести корабельную регистрацію, но по соображеніямъ не столько гражданско-

---

[1]) Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. V, стр. 79.

[2]) Pappenheim, *Handbuch des Seerechts*, т. II, 1906, стр. 77.

[3]) Goldschmidt и Schneider, *Grundzüge des englischen Rechts*, стр. 306—309.

правового характера, сколько въ виду публичныхъ и фискальныхъ интересовъ.

При каждой портовой таможнѣ ведется корабельный списокъ по шнуровымъ книгамъ, которыми таможни снабжаются отъ Министерства торговли и промышленности [1]). Внесеніе въ корабельные списки производится по прошенію судохозяина. Внесенію въ корабельные списки подлежатъ всѣ русскія мореходныя суда, поднимающія болѣе 10 ластовъ [2]). Законъ выражается настолько категорично, что можно было бы предположить начало обязательной регистраціи. Такое предположеніе еще болѣе подтверждается словами закона, что „не возбраняется, по желанію судохозяевъ, вносить въ сіи списки и суда, поднимающія меньшее число ластовъ". Санкціею обязанности внесенія является то, что плаваніе подъ русскимъ флагомъ разрѣшается лишь по внесеніи судна въ корабельный списокъ. Уголовной санкціи не имѣется и портовое учрежденіе ex officio не въ правѣ вмѣшиваться въ это дѣло.

Прошеніе о внесеніи судна въ корабельный списокъ подается въ таможню съ документами, опредѣляющими индивидуальность судна, какъ корабельная крѣпость, мѣрительное свидѣтельство, удостовѣреніе объ освидѣтельствованіи судна, а также устанавливающими право судохозяина на поднятіе русскаго флага.

Запись, произведенная въ корабельномъ спискѣ, содержитъ слѣдующія указанія [3]).

а. Названіе судна, съ обозначеніемъ, къ какому роду морскихъ сооруженій оно относится: пароходъ, винтовой или колесный, парусное судно. Во избѣжаніе злоупотребленій, столь частыхъ нынѣ при рѣчномъ судоходствѣ, гдѣ имена судовъ нерѣдко и произвольно мѣняются съ цѣлью уклониться отъ кредиторовъ, названіе мореходнаго судна, внесеннаго въ корабельный списокъ, ни въ какомъ случаѣ впослѣдствіи не можетъ быть измѣняемо [4]). Названіе это, а равно и означеніе порта, къ которому судно приписано, выставляется на его кормѣ крупными буквами, свѣтлою краскою по темному полю, и такая надпись должна быть

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 125.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 124.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 127.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 134.

сохраняема въ исправности во все время, пока судно будетъ отправлять службу. Судохозяинъ или капитанъ, самовольно измѣнившіе названіе судна, подвергаются денежному штрафу [1]).

b. Имя или фирма и мѣсто жительства судохозяина. Когда судохозяиномъ является акціонерное товарищество, то мѣсто жительства должно быть замѣнено мѣстомъ нахожденія правленія.

c. Размѣры судна и количество поднимаемыхъ имъ тоннъ по мѣрительному свидѣтельству. Изъ этихъ словъ слѣдуетъ, что законъ предписываетъ указаніе не брутто-вмѣстимости, а нетто-вмѣстимости, т. е. указаніе вмѣстимости той части судна, которая отводится для груза, значитъ сюда не причисляется вмѣстимость помѣщеній для машины, для капитана и корабельной команды и др.

d. Время и мѣсто постройки судна, а если оно иностраннаго происхожденія, то и время пріобрѣтенія его.

e. Время внесенія судна въ корабельный списокъ порта.

Обыкновенно запись производится въ томъ портѣ, гдѣ сосредоточивается дѣятельность того предпріятія, къ которому судно принадлежитъ. Въ случаѣ измѣненія условій, судохозяину предоставляется просить о перечисленіи принадлежащаго ему судна изъ одного русскаго порта въ другой [2]).

О всѣхъ внесенныхъ въ корабельный списокъ судахъ, равно какъ и о выбывшихъ изъ него, напр. вслѣдствіе гибели, перечисленія, продажи за границею, доставляются таможнею свѣдѣнія въ Министерство торговли и промышленности [3]). Очевидно, это не болѣе, какъ статистическія свѣдѣнія, интересныя также въ цѣляхъ административнаго надзора. Оглашенію данныя эти не подлежатъ. Подлежатъ ли они по крайней мѣрѣ гласности, въ правѣ ли заинтересованныя лица обозрѣвать содержаніе корабельнаго списка въ присутственные часы, получать выписки изъ книги? Къ сожалѣнію, законъ нашъ совершенно безмолвенъ по этому вопросу.

Законъ совершенно игнорируетъ цивильную сторону вне-

---

[1]) Т. XV, уложеніе о наказаніяхъ, стт. 1214 и 1250.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 135.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 137.

сенія въ корабельный списокъ, и потому запись въ книгахъ не соединяется съ началами юридической достовѣрности, не опредѣляетъ правъ на судно.

§ 159. Пріобрѣтеніе и потеря правъ на морскія суда.

Литература. Levillain, *Ventes volontaires des navires nationaux à des étrangers*, 1889.

I. Построеніе. Право собственности на морское судно можетъ быть пріобрѣтено путемъ созданія вновь этого объекта или же посредствомъ перехода уже бывшаго судна отъ одного лица къ другому по куплѣ-продажѣ, даренію.

Построеніе морского судна возможно за собственный счетъ и рискъ. Это построеніе хозяйственнымъ способомъ (construction par économie). Собственникъ судна далъ не только матеріальныя средства на дѣло, но и руководилъ выполненіемъ задачи, лично или черезъ довѣренное лицо. Такой способъ построенія судовъ въ настоящее время весьма рѣдко встрѣчается. Техника судостроенія настолько осложнилась, работа требуетъ такихъ значительныхъ приспособленій, что отдѣльное лицо не въ состояніи овладѣть ими изъ-за постройки одного, двухъ судовъ, нужныхъ ему лично. Преобладающій способъ пріобрѣтенія новыхъ судовъ—это заказъ судостроительнымъ заводамъ.

А между тѣмъ наше законодательство исходитъ еще изъ того устарѣлаго представленія, будто морскія суда строятся самими судохозяевами. Въ стилѣ XVIII вѣка заявляетъ нашъ законъ, что мореходныя суда, большія и малыя, строить, оснащивать и починять дозволяется всякому, безъ различія преимуществъ по состоянію, гдѣ кто пожелаетъ [1]). Желающіе строить мореходныя суда могутъ, по собственному ихъ усмотрѣнію и довѣрію, избирать для себя мастеровъ за условленную плату, заподряжая или выписывая иностранцевъ, въ случаѣ недостатка таковыхъ мастеровъ въ числѣ россійскихъ подданныхъ [2]). Если судохозяинъ желаетъ имѣть для постройки мореходнаго судна корабельнаго инженера, то

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 94.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 99.

можетъ обращаться съ просьбою къ морскому начальству, которое удовлетворяетъ таковыя просьбы по мѣрѣ возможности [1]). Точно также усмотрѣнію судохозяевъ предоставляется оборудованіе судовъ или, по выраженію закона, оснащеніе и вооруженіе ихъ. И въ этомъ случаѣ законъ разрѣшаетъ обращаться къ начальству, которое „на сей конецъ“ немедленно отряжаетъ состоящихъ въ его завѣдываніи знающихъ сіе дѣло чиновниковъ, съ необходимымъ числомъ рабочихъ, если таковое имѣется [2]). Глубокой стариной вѣетъ отъ этихъ статей, осужденныхъ жить среди совершенно измѣнившихся жизненныхъ условій.

Но, если предположить возможность, хотя бы рѣдкую, построенія морского судна собственными средствами, возникнутъ нѣкоторые юридическіе вопросы. Если бы во время постройки возникла мысль объ уступкѣ будущаго судна другому лицу, была ли бы эта сдѣлка продажею или запродажею? Такъ какъ предметомъ продажи можетъ быть вещь, состоящая въ собственности продавца [3]), а до построенія не существуетъ еще судно, какъ самостоятельная вещь, то, слѣдовательно, отчужденіе строющагося судна составляетъ запродажу.

Возможно, что строитель воспользуется при созданіи морского судна чужими матеріалами. Кому будетъ принадлежать судно, строителю его или собственнику матеріаловъ. Если судно построено полностью изъ чужого матеріала, что допустимо развѣ въ небольшихъ парусныхъ судахъ, для которыхъ матеріаломъ служитъ почти исключительно дерево, то право собственности, съ точки зрѣнія нашего законодательства, правильнѣе признать за собственникомъ матеріала. Въ противномъ случаѣ, при частичномъ заимствованіи чужого матеріала, рѣчь можетъ идти или объ изъятіи этихъ частей, или о вознагражденіи [4]).

Въ настоящее время лицо, желающее пріобрѣсти морское судно, совершаетъ заказъ судостроительному заводу (construction à forfait), потому что при огромной стоимости судна трудно предположить, чтобы заводъ имѣлъ готовыми

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 100

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, стт. 101 и 102.

[3]) Т. X ч. 1, ст. 1384.

[4]) Шершеневичъ, *Учебникъ русскаго гражданскаго права*, 1909, стр. 293.

для продажи суда, вполнѣ отвѣчающія требованіямъ покупателей.

Конструкція заказа судна возбуждаетъ не мало затрудненій въ западно-европейской литературѣ. Слѣдуетъ ли въ немъ видѣть продажу (запродажу) или же подрядъ? Вопросъ, который имѣетъ немаловажное практическое значеніе съ точки зрѣнія различія послѣдствій, связанныхъ съ тою или другою конструкціею. По мнѣнію однихъ, если строительный матеріалъ данъ весь заказчикомъ, то продажи нѣтъ, а есть подрядъ, и право собственности на строящееся судно принадлежитъ съ самой закладки заказчику. Если же матеріалъ принадлежитъ заводу, то заказъ слѣдуетъ понимать какъ куплю-продажу несуществующаго еще объекта, а потому право собственности до сдачи должно принадлежать заводу [1]). Другіе же отрицаютъ куплю-продажу въ томъ и другомъ случаѣ [2]).

Съ точки зрѣнія нашего законодательства, если заказъ разсчитанъ на заводскій матеріалъ, то сдѣлка должна быть признана запродажею будущей вещи. Поэтому право собственности на судно, до окончательной его сдачи заказчику, принадлежитъ заводу, хотя бы даже слѣдуемая ему за работу сумма выплачивалась постепенно во время хода работъ. Если заказчикъ самъ доставляетъ заводу строительные матеріалы, то онъ остается собственникомъ этихъ вещей, а слѣдовательно и создаваемое за его счетъ на заводѣ составляетъ его собственность, въ какомъ бы видѣ оно ни было въ моментъ возбужденнаго вопроса. Отношеніе между заводомъ и заказчикомъ является договоромъ подряда. Отсюда разрѣшается вопросъ, на комъ лежитъ рискъ случайной гибели строющагося судна. Отсюда вытекаетъ отвѣтъ на вопросъ о возможности продажи строющагося судна другому лицу: въ одномъ случаѣ это будетъ уступка правъ по договору подряда, въ другомъ случаѣ передъ нами продажа матеріала или запродажа будущаго мореходнаго судна.

Въ связи съ вопросомъ о конструкціи заказа судна, стоитъ важный вопросъ о возможности заложить строющееся судно. При дороговизнѣ заказа, при трудности добыть средства на окончаніе работъ, можетъ возникнуть мысль о за-

---

[1]) Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. V, стр. 99.
[2]) Vibari, *Corso di diritto commerciale*, т. V, стр. 501.

логѣ судна во время его стройки. Во Франціи этотъ вопросъ рѣшается утвердительно [1]), въ Германіи отрицательно [2]). Съ точки зрѣнія нашего законодательства, требующаго отъ залогодателя правъ собственности [3]), слѣдуетъ признать, что залогъ строющагося судна по матеріаламъ завода не можетъ быть допущенъ; нельзя признать силы и за залогомъ судна, строящагося изъ матеріаловъ, принадлежащихъ заказчику, такъ какъ для дѣйствительности залога движимости законъ требуетъ отдачи вещи кредитору [4]), что немыслимо въ данномъ случаѣ.

II. Покупка судна въ Россіи. Тамъ, гдѣ установлена регистрація морскихъ судовъ, можно было бы ожидать строгаго раздѣленія между договорнымъ и вещнымъ моментами въ куплѣ-продажѣ. Дѣйствительность не оправдываетъ этого предположенія. Постановленія законодательствъ по этому вопросу представляютъ большое несогласіе. Во Франціи продажа морского судна, въ противоположность общему правилу о совершеніи торговой продажи словесно, обязательно совершаемая въ письменной формѣ [5]), переноситъ право собственности на покупщика съ момента соглашенія, но въ отношеніи третьихъ лицъ право собственности укрѣпляется за покупщикомъ только съ момента транскрипціи въ регистрѣ (mutation en douane). Въ Германіи продажа судна не требуетъ письменной формы, и, въ противоположность продажѣ иныхъ движимыхъ вещей, переноситъ право собственности на покупщика не съ момента передачи, а съ момента состоявшагося соглашенія, если оно не отсрочивало перехода судна [6]). Здѣсь, очевидно, право собственности переходитъ независимо отъ владѣнія. Трудно оправдать въ новомъ германскомъ законодательствѣ какъ игнорированіе регистраціи, такъ и отступленіе общихъ началъ о переходѣ права собственности путемъ передачи. Въ Англіи продажа зарегистрованнаго морского судна должна совершиться въ опредѣленной формѣ (bill of sale). Но право распоряженія судномъ

---

[1]) Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. V, стр. 99.

[2]) Pappenheim, *Handbuch des Seerechts*, т. II, стр. 95. Исключенія представляютъ мѣстныя права бременское и ольденбургское.

[3]) Т. X ч. 1, ст. 1663.

[4]) Т. X ч. 1, ст. 1671.

[5]) Франц. торг. код. § 195.

[6]) Герм. торг. код. § 474 и § 6 закона о введеніи кодекса.

покупщикъ пріобрѣтаетъ только съ момента трансферта въ регистрѣ, для чего онъ долженъ предъявить актъ покупки и доказать свое право на поднятіе англійскаго флага [1]).

Обращаясь къ Россіи, мы встрѣчаемся съ значительною неопредѣленностью постановленій по настоящему вопросу. Законъ объясняетъ, что каждый имѣетъ право покупать мореходныя суда, какъ построенныя въ Россіи, такъ и иностранныя, а равно и продавать суда, ему принадлежащія, внутри государства или въ иностранныхъ портахъ [2]). Такъ какъ морскія суда являются движимостью, то покупка ихъ можетъ совершаться и въ словесной формѣ, а слѣдовательно и доказываться свидѣтелями. Но вмѣстѣ съ тѣмъ законъ указываетъ, что при продажѣ россійскаго мореходнаго судна покупщику передается корабельная крѣпость, совершенная при построеніи судна, съ надписью продавца, изъясняющею, отъ кого, кому, когда и за какую сумму оно продано, при чемъ надпись эта свидѣтельствуется у нотаріуса [3]). Трудно выяснить значеніе акта передачи крѣпости: практика, повидимому, склонна связывать съ передачею корабельныхъ документовъ переходъ права собственности [4]). Изъ того, что корабельная крѣпость есть письменный видъ, утверждающій собственность судохозяина [5]), выводятъ, что собственникомъ мореходнаго судна можетъ считаться лишь тотъ, кто обладаетъ на него корабельною крѣпостью и переходъ права собственности на судно можетъ быть удостовѣренъ не иначе, какъ передачею покупщику крѣпости съ надписью на ней. Съ этой точки зрѣнія необходимо различать договорный моментъ, связанный съ соглашеніемъ о продажѣ, и вещный моментъ, пріуроченный къ передачѣ корабельной крѣпости. Но этотъ взглядъ практики нельзя считать прочно построеннымъ. Законъ не говоритъ, что для перенесенія права собственности рѣшающимъ моментомъ служитъ передача крѣпости. Такъ какъ законъ имѣетъ въ виду не только передачу крѣпости, но и совершеніе на ней надписи при участіи нотаріуса, то остается невыясненнымъ, какое юридиче-

---

[1]) Merchant Shipping Act 1894, § 26.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 149.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 150.

[4]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 1874, № 964; рѣш. гражд. Кас. Деп. 1889, № 1.

[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 103.

ское значеніе будетъ имѣть передача крѣпости безъ надписи. Еще болѣе смущаетъ то обстоятельство, что при продажѣ судна лицу, не имѣющему права на поднятіе русскаго флага, покупателю выдается „тѣмъ же порядкомъ“ новая крѣпость [1]). Кѣмъ выдается? Каковъ же это „порядокъ“, когда, какъ извѣстно, корабельная крѣпость есть актъ чисто частнаго характера, выдаваемый строителемъ судна? Кто удостовѣряется въ правѣ покупщика на русскій флагъ? Вотъ рядъ вопросовъ, возбуждающихъ сомнѣніе въ значеніи передачи корабельной крѣпости.

Сверхъ передачи крѣпости съ соотвѣтствующей надписью, законъ предписываетъ сообщить о продажѣ судна портовой таможнѣ въ 6-ти-недѣльный срокъ для отмѣтки въ корабельномъ спискѣ, въ которомъ судно записано [2]). Этому моменту законъ, видимо, не придаетъ юридическаго значенія, хотя къ нему-то и слѣдовало пріурочить переходъ права собственности. Обязанность сообщенія портовой таможнѣ не скрѣплена какою бы то ни было санкціею. Неизвѣстно, на комъ лежитъ эта обязанность—на продавцѣ или на покупщикѣ.

При продажѣ морского судна, вмѣстѣ съ корабельною крѣпостью, покупщику передаются и другіе принадлежащіе къ судну документы: патентъ, судовая роль, мѣрительное свидѣтельство [3]). Но всѣ эти документы не вліяютъ на перенесеніе права собственности, а переходятъ къ покупщику, какъ принадлежности главной вещи, составляющей предметъ покупки.

III. П о к у п к а и н о с т р а н н а г о с у д н а. При всей близости морскихъ судовъ съ недвижимостями съ точки зрѣнія укрѣпленія правъ, обнаруживается одно важное фактическое различіе, которое не можетъ остаться безъ вліянія и на юридическую сторону. Недвижимости прикрѣплены къ территоріи извѣстнаго государства, власть котораго только и можетъ на нихъ распространяться. Поэтому порядокъ укрѣпленія правъ на недвижимости всегда соотвѣтствуетъ законамъ той страны, въ которой расположены пріобрѣтаемыя недвижимости.

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 150.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 136 и 150.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 151.

Иначе обстоитъ дѣло съ морскими судами. Они по природѣ своей предназначены къ передвиженію, и многія изъ нихъ постоянно переходятъ изъ одной страны въ другую, попадаютъ подъ власть то одного, то другого государства. Отсюда вытекаетъ возможность, что морское судно, по укрѣпленіи правъ на него въ одной странѣ, не будетъ признано собственностью лица, которое считается по этому укрѣпленію собственникомъ. Французское судно, купленное въ Германіи и признанное здѣсь принадлежащимъ покупщику въ силу соглашенія, по возвращеніи рейсомъ во Францію можетъ быть здѣсь задержано по требованію того, кто числится собственникомъ по транскрипціи. Отсюда обнаруживается вся важность нахожденія такого принципа, которому бы согласились подчиняться суды всѣхъ странъ.

Пріобрѣтеніе иностраннаго судна по договору купли-продажи допускаетъ два случая: судно можетъ быть куплено за границею и судно можетъ быть куплено въ Россіи, во время нахожденія его въ русскомъ порту.

Если судно, принадлежавшее иностранцу, пріобрѣтается русскимъ подданнымъ, то, съ точки русскаго права, достаточно совершить актъ покупки у русскаго консула [1]). Законъ почему-то называетъ этотъ актъ купчей крѣпостью. Но, съ точки международной защиты, для признанія сдѣлки иностранными судами этого недостаточно, — и это чувствуетъ самъ законъ, который, рядомъ съ совершеніемъ купчей у консула, предусматриваетъ лишь утвержденіе консуломъ акта, совершеннаго внѣ консульства, слѣдовательно, по мѣстному порядку. На консулѣ, до утвержденія, лежитъ обязанность провѣрить права пріобрѣтателя на поднятіе русскаго флага. Законодатель заинтересованъ въ этомъ вопросѣ главнымъ образомъ съ политической точки зрѣнія: консулу вмѣняется въ обязанность не дозволять въ военное время мнимой продажи или покупки, имѣющей цѣлью прикрыть россійскимъ флагомъ корабли, принадлежащіе одной изъ воюющихъ державъ.

Если русскому подданному не представляется препятствій купить иностранное судно, то консулъ, утвердивъ актъ покупки, долженъ означить на корабельныхъ документахъ время продажи и имена прежнаго хозяина и покупщика,

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ консульскій, ст. 58.

русскаго подданнаго [1]). Очевидно, однако, что отчужденіе судна, совершенное согласно мѣстнымъ законамъ, съ точки зрѣнія послѣднихъ, не нуждается въ утвержденіи консула. Продавецъ потерялъ право собственности съ момента выполненія формальностей, установленныхъ мѣстнымъ правомъ. Утвержденіе консула имѣетъ не юридическое, а политическое значеніе,—оно открываетъ возможность поднять немедленно русскій флагъ, а по прибытіи судна въ русскій портъ—занести его въ корабельный списокъ. Но на мѣстѣ сдѣлки покупщикъ будетъ признанъ собственникомъ судна независимо отъ консула, а потому можетъ тамъ же перепродать его.

Не встрѣтивъ препятствій къ утвержденію акта, консулъ выдаетъ покупщику временное свидѣтельство на поднятіе русскаго флага. Это свидѣтельство имѣетъ силу въ теченіе одного года, если покупка состоялась въ европейскихъ портахъ, и два года, если въ другихъ частяхъ свѣта [2]). При выдачѣ такого свидѣтельства консулъ отбираетъ отъ судохозяина или отъ капитана письменное показаніе о томъ, къ какому русскому порту предполагается приписать судно, а также обязательство — исполнить, въ теченіе 6 недѣль со времени прибытія въ этотъ портъ, всѣ требуемыя закономъ условія приписки [3]). Увѣдомленная о томъ портовая таможня сама имѣетъ наблюденіе за выполненіемъ обязательства по прибытіи судна въ портъ. Но, помимо того, неисполненіе влечетъ за собою потерю права на русскій флагъ [4]), а просрочка въ исполненіи—только денежный штрафъ для капитана [5]).

Теперь обратимся къ покупкѣ иностраннаго судна, совершаемой въ Россіи. Какимъ порядкомъ должна быть выполнена эта сдѣлка для того, чтобы результаты ея признаны были повсюду, куда бы ни пришло судно, пріобрѣтенное русскимъ лицомъ? Положимъ, что рѣчь идетъ о покупкѣ французскаго судна, прибывшаго въ С.-Петербургъ. Слѣдуетъ ли придерживаться порядка укрѣпленія, установленнаго законами того мѣста, гдѣ находится предметъ сдѣлки, по

---

1) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 154.
2) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 138.
3) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 139.
4) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 140.
5) Т. XV Уложеніе о наказаніяхъ, ст. 1250.

началу lex rei sitae, т. е. русскими законами, или же порядка, установленнаго законами того мѣста, гдѣ судно приписано по началу національности? Достаточно ли, если на корабельномъ документѣ будетъ совершена надпись, засвидѣтельствованная нотаріусомъ, или необходимо, сверхъ того, выполнить mutation en douane въ port d'attache?

По мнѣнію однихъ, слѣдуетъ придерживаться начала національности судна и въ данномъ примѣрѣ производить укрѣпленіе примѣнительно къ французскому праву, т. е. путемъ транскрипціи въ книгахъ того порта, гдѣ судно приписано [1]). Весь смыслъ морской ипотеки былъ бы утраченъ, если бы требованія ея могли быть несоблюдаемы при продажѣ судна за границею. Въ то время, какъ во Франціи право собственности на судно въ отношеніи всѣхъ третьихъ лицъ переходитъ только съ момента транскрипціи, стоитъ продать судно за границею—и всѣ третьи лица во Франціи должны признавать собственникомъ не то лицо, которое значится таковымъ по портовымъ книгамъ. Слѣдовательно, портовыя книги, вопреки ихъ назначенію, неспособны дать достовѣрной картины правъ на зарегистрованныя въ нихъ суда.

Напротивъ, другіе, исходя изъ того, что морскія суда являются движимостями, для которыхъ дѣйствуетъ принципъ lex rei sitae, полагаютъ, что укрѣпленіе права собственности производится примѣнительно къ законамъ, дѣйствующимъ въ мѣстѣ, гдѣ происходитъ переходъ права по сдѣлкѣ [2]). Нельзя, съ этой точки зрѣнія, требовать отъ русскихъ подданныхъ, чтобы они знали иностранные законы, и, пріобрѣтая въ Россіи судно, сообразовались съ чуждыми имъ законами.

Нельзя, однако, не считаться съ тѣмъ обстоятельствомъ, что система морской ипотеки не допускаетъ отчужденія зарегистрованныхъ судовъ безъ транскрипціи. Поэтому вполнѣ естественно, что тамъ, гдѣ такая система установлена, мѣстная власть не признаетъ правъ, пріобрѣтенныхъ безъ записи въ книги. Можно въ Россіи купить иностранное судно

---

[1]) Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. V, стр. 82—87.

[2]) Weiss, *Traité théorique et pratique de droit international privé*, т. IV, стр. 312—318; Bar, *Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts*, т. II, стр. 189—196.

тѣмъ порядкомъ, какой указанъ въ законѣ для купли-продажи русскихъ судовъ, и такой актъ будетъ имѣть силу въ отношеніи всѣхъ передъ русскими судами. Но слѣдуетъ имѣть въ виду, что до mutation en douane, совершенной на основаніи сдѣлки, заключенной въ Россіи, французскіе суды могутъ не признать права собственности русскаго пріобрѣтателя, если, по прибытіи судна въ французскій портъ, оно столкнется съ правомъ лица, которое по книгамъ числится собственникомъ.

IV. Продажа русскаго судна за границею. Русское законодательство особенно заинтересовано продажею русскаго судна за границею, и опять-таки съ точки зрѣнія политической. Если продажа производится русскому подданному, то сдѣлка не представляетъ ничего уклоняющагося отъ продажи русскаго судна въ Россіи, за исключеніемъ лишь того, что обязанности нотаріуса по засвидѣтельствованіи акта продажи выполняетъ русскій консулъ [1]).

Сложнѣе представляется вопросъ въ томъ случаѣ, когда русское судно продается за границею иностранному подданному. Законъ вмѣняетъ лицамъ, продающимъ русскія суда въ портахъ чужихъ державъ, въ непремѣнную обязанность продажу оныхъ чинить со свѣдѣнія и съ участія находящихся при тѣхъ портахъ россійскихъ консуловъ [2]). Если продажа производится самимъ судохозяиномъ, консулъ даетъ свое согласіе по удостовѣреніи въ томъ, что условленная цѣна соотвѣтствуетъ дѣйствительной стоимости корабля (pretium justum). Законодателю не хочется, чтобы русскіе граждане въ своей неопытности продешевили, — чистѣйшій анахронизмъ [3]). Если судохозяина нѣтъ на лицо и продажа предлагается со стороны капитана, то консулъ долженъ потребовать отъ послѣдняго, чтобы онъ представилъ довѣренность, уполномачивающую его на продажу судна, а также удостовѣрилъ, что цѣна соотвѣтствуетъ дѣйствительной стоимости. Консулъ можетъ разрѣшить капитану продажу судна безъ довѣренности только въ томъ случаѣ, если судно будетъ признано негоднымъ къ продолженію плаванія.

Таковы требованія, предъявляемыя русскимъ законода-

---

1) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 150.
2) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 152.
3) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 57, п. 2.

теломъ къ продажѣ русскаго судна за границею иностранцамъ. Но требованія эти могутъ быть обращены только къ русскимъ подданнымъ и совершенно безсильны въ отношеніи иностранцевъ. Поэтому невольно возбуждается вопросъ, гдѣ же санкція правилъ, установленныхъ нашимъ закономъ? Каковы будутъ послѣдствія продажи, совершенной во Франціи по домашнему акту безъ надписи на корабельныхъ документахъ?

Законодатель нашъ исходитъ изъ того предположенія, будто его запрещеніе продажи русскихъ судовъ безъ участія консула можетъ быть обязательнымъ и для мѣстныхъ властей. По крайней мѣрѣ, законодатель вмѣняетъ консулу въ обязанность отнестись къ мѣстнымъ начальствамъ тѣхъ портовъ, гдѣ консула нѣтъ, о подтвержденіи нотаріусамъ, маклерамъ и другимъ лицамъ, до которыхъ сіе касается, чтобы они не иначе входили въ такого рода сдѣлки, какъ по истребованіи доказательствъ на право продать судно, а также по отобраніи отъ покупщика всѣхъ документовъ, удостовѣряющихъ національность корабля [1]). Въ дѣйствительности такое отношеніе консула къ мѣстнымъ властямъ не имѣетъ подъ собою никакой юридической почвы, и консулъ не въ состояніи воспрепятствовать продажѣ русскаго судна иностранцу въ порядкѣ, предписываемомъ мѣстными законами и со всѣми юридическими послѣдствіями законнаго акта, т. е. съ перенесеніемъ права собственности на иностраннаго покупщика. Для продавца, русскаго подданнаго, по возвращеніи его на родину, имѣется угроза въ видѣ денежнаго штрафа не свыше 300 рублей [2]). Совершенно непостижимымъ образомъ законъ угрожаетъ, что въ случаѣ продажи за границею русскаго судна безъ свѣдѣнія русскаго консула судно будетъ отпущено въ плаваніе не иначе, какъ по уплатѣ указаннаго сейчасъ взысканія [3]). Законодатель совершенно забылъ, что онъ не въ правѣ распоряжаться въ чужомъ портѣ и не можетъ предписать задержку судна потому только, что оно было продано съ соблюденіемъ мѣстныхъ, а не русскихъ законовъ.

V. Залогъ судна. Морское судно, при своей значи-

---

[1]) Т. XI ч. 2. Уставъ торговый, ст. 57, п. 4.
[2]) Т. XV, Уложеніе о наказаніяхъ, ст. 1216.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 143.

тельной стоимости, представляетъ богатое основаніе для кредита. Предметъ на виду и допускаетъ возможность слѣдить за собой. Въ то же время судно составляетъ источникъ постояннаго дохода, который самъ по себѣ способенъ поддерживать кредитоспособность судна.

Однако, при всей необходимости использовать суда для цѣлей кредита, операція эта представляется у насъ невозможной. Невозможность залога судна въ Россіи вытекаетъ изъ полной юридической необезпеченности кредитора.

Такъ какъ морскія суда подходятъ подъ категорію движимыхъ вещей, то заемъ подъ обезпеченіе судна можетъ быть произведенъ только въ формѣ заклада движимости. По нашему закону актъ о закладѣ движимой вещи сопровождается отдачею самой вещи кредитору, который становится, поэтому, закладодержателемъ [1]). Безъ предоставленія кредитору владѣнія нѣтъ вещнаго права. А между тѣмъ передача владѣнія судномъ экономически невозможна, потому что судохозяинъ, лишенный своего судна, теряетъ тотъ источникъ удовлетворенія, изъ котораго онъ разсчитывалъ погасить свой долгъ, потому что съ переходомъ судна въ руки кредитора утрачивается весь смыслъ займа.

Встрѣтившись съ такимъ противорѣчіемъ между экономическою необходимостью займа подъ обезпеченіе судна и юридическою невозможностью обезпечить интересы кредитора, жизнь стала пробивать себѣ тѣ пути, гдѣ открывалась хотя приблизительная надежда подойти къ цѣли. Съ одной стороны, пытались воспользоваться формою заклада движимости съ сохраненіемъ вещи въ рукахъ судохозяина. При этомъ сдѣлка носила скорѣе этическій, чѣмъ юридическій характеръ, такъ какъ кредиторъ не былъ юридически обезпеченъ ни противъ продажи заложеннаго судна, ни противъ новаго заклада заднимъ числомъ. Противъ взысканія, обращеннаго на судно въ общемъ исполнительномъ порядкѣ, мнимый залогодержатель былъ совершенно безсиленъ. Съ другой стороны, заемъ подъ обезпеченіе строился на нравственномъ довѣріи къ кредитору. Происходила фиктивная продажа судна кредитору, съ условіемъ, что при возвращеніи занятой суммы послѣдній обязуется продать судно обратно. Чтобы сохранить судно въ пользованіи должника,

1) Т. X ч. 1, ст. 1671.

заключался дополнительно договоръ о наймѣ судна, который и сохранялъ послѣднее въ обладаніи судохозяина.

Съ такими обходными попытками мы встрѣчаемся всюду въ Западной Европѣ, пока тамъ не укрѣпилась морская ипотека. Идея ипотеки въ примѣненіи къ морскимъ судамъ обнаруживается впервые въ Пруссіи, хотя еще въ элементарномъ видѣ, съ появленіемъ Ландрехта. Затѣмъ она встрѣчаетъ поддержку въ Португаліи и Голландіи, которыя сдѣлали попытку нормировать морскую ипотеку въ своихъ торговыхъ кодексахъ 1833 и 1838 годовъ. Со второй половины XIX вѣка развитіе мореплаванія и успѣхи судостроенія заставляютъ усилить вниманіе законодателей къ этому институту. Англія въ морскомъ уставѣ 1854 года, а за нею Пруссія, вводя торговый кодексъ 1861 года, выдвинули морскую ипотеку настолько, что прочія государства должны были послѣдовать ихъ примѣру. Франція по законамъ 1874 и 1885, Италія по кодексу 1882, Бельгія по закону 1879,—всѣ спѣшили обезпечить торговое мореплаваніе средствами реальнаго кредита. Въ сторонѣ отъ этого движенія осталась Россія.

Во Франціи ипотекѣ подлежатъ не только уже плавающія суда, но и еще строющіяся. Ипотечное право распространяется на судно со всѣми его принадлежностями. Устанавливается ипотека, на основаніи письменнаго, хотя бы и домашняго, договора, вслѣдствіе внесенія въ книги (registres de douane), которое только и имѣетъ силу въ отношеніи третьихъ лицъ. Содержаніе ипотечныхъ книгъ подлежитъ гласности, какъ въ смыслѣ доступности для всѣхъ интересующихся, такъ и выписокъ, получаемыхъ по желанію. По началу старшинства, права ипотечныя, установленныя на одномъ и томъ же суднѣ, удовлетворяются въ порядкѣ ихъ внесенія въ книги. Ипотека слѣдуетъ за судномъ (droit de suite), а потому переходъ судна въ другія руки не отражается на правахъ кредитора. Ипотечная запись должна быть возобновляема черезъ каждые 10 лѣтъ, подъ угрозою потери силы. Особенностью морской ипотеки по сравненію съ поземельной ипотекой во Франціи служитъ то, что она можетъ быть установлена только по договору — легальныхъ ипотекъ морское право не знаетъ [1]).

---

[1]) T. Roger, *Droit maritime commercial*, 1907, стр. 44.

Въ Германіи ипотека судовъ, не только морскихъ, какъ во Франціи, но и рѣчныхъ, опредѣляется гражданскимъ уложеніемъ [1]). Второе отличіе германской ипотеки отъ французской обнаруживается въ томъ, что ипотечному залогу не подлежатъ строющіяся суда. Для установленія залогового права необходимо соглашеніе между собственникомъ и кредиторомъ, облеченное въ судебную или нотаріальную форму, а не въ домашнюю, какъ это допускается во Франціи. Пока залоговое право значится въ ипотечныхъ книгахъ (Schiffsregister), оно сохраняетъ свою силу, тогда какъ во Франціи требуется возобновленіе записи каждые 10 лѣтъ. Записанное ипотечное право имѣетъ силу въ случаѣ отчужденія судна даже противъ добросовѣстнаго пріобрѣтателя. Старшинство залоговыхъ правъ, установленныхъ на судно, опредѣляется въ порядкѣ внесенія ихъ въ книги.

Нынѣ дѣйствующій въ Англіи морской уставъ 1894 года предписываетъ залогъ морского судна совершать въ особо установленной формѣ (mort gage), послѣ чего производится запись залога въ морской регистръ. Особенностью англійскаго права является то, что залоговое право на судно можетъ быть установлено и помимо ипотеки. Таковое право имѣетъ полную силу въ отношеніи собственника судна и обыкновенныхъ кредиторовъ, но оно отступаетъ передъ залоговымъ правомъ, установленнымъ въ порядкѣ ипотеки. Ипотечное право слѣдуетъ за судномъ, несмотря на перемѣну собственника (maritime lien).

Россіи осталась чужда морская ипотека. Между тѣмъ наше правительство, готовое поощрять пріобрѣтеніе русскими подданными за границею судовъ, столкнулось съ препятствіемъ, состоящимъ въ томъ, что иностранные продавцы, при отчужденіи съ отсрочкою или съ разсрочкою, ничѣмъ не обезпечиваются въ своихъ правахъ, а потому не проявляютъ склонности продавать суда въ Россію иначе, какъ на наличныя. Въ виду такого затрудненія, состоявшимся въ 1898 году соглашеніемъ между Министерствами иностранныхъ дѣлъ, финансовъ и юстиціи признано необходимымъ, впредь до разрѣшенія настоящаго вопроса въ законодательномъ порядкѣ, допустить, въ видѣ временной мѣры, совершеніе закладныхъ на пріобрѣтаемыя за границею морскія

---

[1]) Герм. гражд. код. §§ 1259—1272.

суда путемъ учиненія на судовыхъ документахъ соотвѣтственной надписи. Во исполненіе этого соглашенія, Министерство иностранныхъ дѣлъ разослало русскимъ консуламъ циркулярное распоряженіе, уполномочивающее ихъ свидѣтельствовать совершаемыя за границею ипотечныя сдѣлки по залогу морскихъ судовъ, съ учиненіемъ соотвѣтственныхъ надписей на корабельной крѣпости и на временномъ свидѣтельствѣ на право поднятія русскаго флага. Цѣль этой мѣры, принятой въ административномъ порядкѣ, состояла въ томъ, чтобы долговыя обязательства, засвидѣтельствованныя подобными надписями, пользовались въ русскихъ судебныхъ учрежденіяхъ, при стеченіи взысканій, правомъ на преимущественное удовлетвореніе. Но эта цѣль не можетъ быть достигнута. Русскій судъ не имѣетъ законнаго основанія отдать, при обращеніи взысканія на морское судно, преимущество какому-либу одному кредитору предъ другими, не въ правѣ отвергнуть значенія заклада судна, совершеннаго въ Россіи въ порядкѣ ст. 1671 т. X ч. 1, съ переходомъ судна во владѣніе кредитора.

Закономъ 24 мая 1904 года созданы правила о выдачѣ ссудъ на пріобрѣтеніе вновь построенныхъ въ Россіи изъ русскихъ матеріаловъ деревянныхъ и металлическихъ морскихъ торговыхъ судовъ [1]). Для выдачи ссудъ предназначается основной капиталъ, составляющій спеціальныя средства Министерства торговли и промышленности. Суда, на пріобрѣтеніе которыхъ выдана ссуда, служатъ обезпеченіемъ обязательствъ заемщиковъ по ссудѣ, но, состоя въ закладѣ у казны, остаются въ пользованіи заемщиковъ. Чѣмъ же обезпечивается вещное право казны-кредитора? На корабельной крѣпости дѣлается соотвѣтствующая надпись о произведенномъ займѣ подъ закладъ; въ теченіе всего времени заклада, корабельная крѣпость хранится въ Министерствѣ, а судохозяину выдается копія. До полнаго погашенія ссуды судохозяинъ не въ правѣ закладывать, продавать или инымъ способомъ отчуждать заложенное судно. Совершенные вопреки упомянутому воспрещенію отчужденіе или закладъ признаются недѣйствительными. Въ случаѣ взысканія, обезпечивающее ссуду судно продается собственнымъ распоряже-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 149, прим., приложеніе по прод. Св. Зак. 1906.

ніемъ Министерства торговли и промышленности или съ публичнаго торга или черезъ биржевого (корабельнаго) маклера.

III. ДОГОВОРЪ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ.

§ 160. Юридическая природа.

Литература. Lewis, *Das deutsche Seerecht*, 1883, т. I, стр. 234—414; Lewis въ *Handbuch des Handels-See-und Wechselrecht* Эндемана, т. IV, стр. 123—234; Cresp и Laurin, *Cours de droit maritime*, т. II, стр. 1—206; Barandiaran, *Du contrat d'affrètement*, 1898; Hanès, *De l'affrètement*, 1889; Leggett, *A treatise on the Law of Charter-Parties*, 1894; Scrutton, *The contract of affreightment as expressed in Charter-Parties and Bills of Lading*, 5 изд. 1904; Carver, *A treatise on the law relating to the carriage of goods by sea*, 4 изд. 1905.

Перевозка груза моремъ, съ юридической стороны, прошла три фазиса, еще до сихъ поръ не завершенные. Морская перевозка принимала ту или иную юридическую форму въ зависимости отъ техники мореплаванія.

Въ первомъ періодѣ морская перевозка проникнута духомъ товарищества. Грузоотправитель не противополагается судохозяину, капитану и командѣ, а составляетъ съ ними юридическое соединеніе. Грузъ сообща всѣми пріобрѣтается, доставляется, распродается. Даже тогда, когда перевозимый грузъ составляетъ собственность особаго лица, это послѣднее чувствуетъ себя хозяиномъ на суднѣ: оно даетъ указаніе, куда должно судно направиться, оно пользуется силами команды для охраненія груза.

Увеличеніе размѣра морскихъ судовъ, усиленіе сооруженія и личнаго состава въ зависимости отъ открытаго моря, потребовавшаго бо̀льшихъ знаній, нежели прибрежное плаваніе,—отдѣлили совершенно грузохозяина отъ судохозяина. Промыселъ послѣдняго состоялъ именно въ томъ, чтобы, снарядивъ сооруженное или пріобрѣтенное судно, отдавать его за вознагражденіе во временное пользованіе тѣмъ, кто нуждался въ суднѣ, какъ средствѣ перемѣщенія товаровъ. При большомъ количествѣ груза, принадлежащаго одному лицу, или при незначительномъ размѣрѣ судна, корабль отдавался въ наемъ цѣликомъ одному грузохозяину. Но воз-

можны были случаи, когда судно поступало въ пользованіе къ нѣсколькимъ грузохозяевамъ, которые нанимали его сообща, съ распредѣленіемъ между собою по соглашенію, или же самъ судохозяинъ отдавалъ свое судно разнымъ лицамъ по частямъ, даже по мѣстамъ. Грузохозяинъ оставался въ самой тѣсной связи съ своимъ товаромъ. Онъ сопровождалъ его лично, или черезъ довѣренное лицо, наблюдалъ за его нагрузкой, принималъ мѣры противъ возможной порчи. Капитанъ не отвѣчалъ за сохранность груза,—его дѣло было предупреждать опасности чисто морского характера, угрожавшія судну. Въ этомъ фазисѣ морская перевозка, по своей юридической конструкціи, ближе всего подходитъ къ договору имущественнаго найма.

Парусныя суда смѣняются пароходами, единоличныя судохозяева—акціонерными компаніями. Техническій характеръ перевозки рѣзко мѣняется. При огромной вмѣстимости современныхъ морскихъ судовъ, заполненіе ихъ товаромъ одного судохозяина является сравнительно рѣдкимъ, встрѣчающимся, главнымъ образомъ, при перемѣщеніи громоздкихъ товаровъ, какъ каменный уголь, хлѣбъ. Современный товарообмѣнъ требуетъ частой доставки товара небольшими партіями, и потому-то отправка груза стала совершаться чаще, но въ меньшемъ размѣрѣ. При этихъ условіяхъ нѣтъ никакой возможности грузохозяину посылать кого-нибудь вмѣстѣ съ товаромъ: грузъ ввѣряется капитану, какъ представителю судохозяина. Многочисленность и разнообразіе принимаемыхъ грузовъ, сложность судовой конструкціи, требующая техническихъ знаній нагрузки, заставляютъ грузохозяина ограничиться доставкою груза къ пароходу. Если товаръ нагружается подъ наблюденіемъ капитана, если въ пути онъ остается подъ исключительнымъ надзоромъ,—очевидно, отвѣтственность капитана за цѣлость ввѣреннаго ему груза должна повыситься. Морская перевозка приближается сильно къ желѣзнодорожной.

II. Два вида морской перевозки. При всѣхъ успѣхахъ пароходнаго дѣла, въ морской перевозкѣ настоящаго времени обнаруживается двойственность природы договора перевозки. Всѣ законодательства, одни явно, другія молчаливо, признаютъ два вида договора морской перевозки. Въ силу одного договора грузохозяину, за вознагражденіе, предоставляется подъ грузъ все судно, или часть его, или опре-

дѣленное мѣсто на суднѣ, съ тѣмъ, что самое судно, дѣйствіемъ капитана и команды, направится къ мѣсту назначенія. Въ силу другого договора грузохозяинъ ввѣряетъ капитану какъ представителю судохозяина, свои товары для доставки ихъ, за вознагражденіе, въ мѣсто назначенія.

Юридическая природа второго договора не возбуждаетъ сомнѣнія. Почти всѣ согласны признать его за locatio-conductio operis и подвести его подъ договоръ подряда. Но первый договоръ возбуждаетъ споры. Одни видятъ въ немъ не что иное, какъ договоръ имущественнаго найма [1]). Противъ этого возражаютъ, указывая на то, что если это отношеніе разсматривать какъ имущественный наемъ, то слѣдуетъ считать судохозяина исполнившимъ свои обязанности, какъ только онъ предоставилъ грузохозяину судно въ годномъ къ плаванію состояніи на все условленное время, и потому уже дѣло самого грузохозяина позаботиться о личномъ составѣ, способномъ привести судно въ движеніе [2]). Возраженіе это едва ли основательно. Личныя услуги со стороны хозяина предоставляемаго въ пользованіе объекта не подрываютъ въ отношеніи характера договора имущественнаго найма. Напр., при наймѣ квартиръ въ большомъ домѣ съ пользованіемъ самымъ помѣщеніемъ соединяется также пользованіе услугами швейцаровъ, истопниковъ, дворниковъ, монтеровъ, водопроводчиковъ и др. лицъ, состоящихъ въ отношеніи личнаго найма къ хозяину дома, а не къ квартиранту. Противъ стремленія соединить съ имущественнымъ наймомъ и личный наемъ капитана и команды возражаютъ, что въ такомъ случаѣ эти лица зависѣли бы отъ распоряженія грузохозяина, а не судохозяина.

Среди германскихъ юристовъ въ настоящее время преобладаетъ направленіе, склонное объединить обѣ формы перевозки въ одинъ фрахтовый договоръ, понимая подъ нимъ обязательство за вознагражденіе доставить вещи въ условленное мѣсто назначенія. Съ такимъ стремленіемъ во что бы то ни стало втиснуть въ одну форму два отношенія, различныя какъ съ бытовой, такъ и съ юридической стороны,

---

[1]) Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. V, стр. 417. Abbott, *A treatise of the law relative to merchant ships and steamers*, 14 изд. 1901, стр. 61, 74.

[2]) Lewis, въ „Handbuch des Handels See- und Wechselrechts“ Эндемана, т. IV, стр. 125; Brandis, *Das deutsche Seerecht*, 1908, т. II, стр. 5—7.

едва ли можно согласиться. Положительныя законодательства, особенно германское, даютъ не мало отличныхъ постановленій, которыя приходится примѣнять, сообразуясь съ тѣмъ, къ какого рода отношеніямъ они прилагаются. Если законодательство не находитъ возможнымъ игнорировать различіе отношеній, если въ немъ содержатся положенія двойственнаго характера, то задача теоріи и практики выяснить сущность различія тѣхъ двухъ отношеній, которыя складываются на почвѣ морского транспорта. Пусть одно изъ нихъ не будетъ договоръ имущественнаго найма, пусть оно не подходитъ подъ извѣстные типы договоровъ, все же самостоятельность его и отличіе отъ другого вида обнаруживаются съ очевидностью. Съ точки зрѣнія законодательной политики слѣдуетъ признать даже болѣе рѣзкое различіе двухъ договоровъ, въ которые выливается морская перевозка, для того, чтобы одинъ изъ нихъ сблизить съ желѣзнодорожной по условіямъ заключенія, выполненія и по размѣру отвѣтственности перевозчика.

III. Русское законодательство. Нашъ законодатель [1]) предусматриваетъ „два случая" въ морской перевозкѣ:

1. Наемъ однимъ или многими хозяевами товаровъ цѣлаго корабля, или только извѣстной части онаго;

2. Отдача корабля хозяевами онаго или капитаномъ для погрузки отъ разныхъ хозяевъ товара въ такомъ количествѣ, въ какомъ капитанъ или судохозяинъ принять могутъ или пожелаютъ.

Въ то время, какъ въ германской теоріи отказываются видѣть договоръ найма даже въ первомъ изъ приведенныхъ сейчасъ договоровъ, наше законодательство, слѣдуя французскому [2]), признаетъ оба вида договора перевозки за договоръ имущественнаго найма [3]). Съ этимъ также невозможно согласиться. Второй видъ перевозки не имѣетъ признаковъ договора имущественнаго найма: сущность его состоитъ не въ томъ, что судохозяинъ предоставляетъ свое судно грузохозяину для перевозки, а въ томъ, что судохо-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 376.

[2]) Франц. торг. код. § 273—louage d'un vaisseau (navire)—терминологія Ordonnance de la marine 1681 года.

[3]) Это обнаруживается какъ въ оглавленіи „о наймѣ кораблей и судовъ подъ грузъ", такъ изъ ст. 376 и всѣхъ остальныхъ.

зяинъ обязывается доставить ввѣренные ему товары въ условленное мѣсто назначенія. Самъ законъ чувствовалъ шаткость своей конструкціи, когда, заявивъ, что при наймѣ кораблей могутъ встрѣтиться два случая, называетъ одинъ случай наймомъ, а другой обозначаетъ выраженіемъ „отдача для погрузки“, уклоняясь отъ наименованія его наймомъ.

Считаясь съ тѣмъ, что самъ законъ перевозку людей и тяжестей водою признаетъ подрядомъ [1]), мы отнесемъ второй изъ договоровъ перевозки, указываемыхъ закономъ, къ подряду, и обозначимъ его выраженіемъ фрахтовый договоръ [2]). За первою же формою перевозки сохранимъ названіе найма судна [3]). Основное различіе между ними скажется въ томъ, что при наймѣ индивидуальность судна имѣетъ существенное значеніе, котораго она не можетъ имѣть при фрахтовомъ договорѣ, гдѣ сущность состоитъ въ точномъ исполненіи принятаго на себя обязательства доставки независимо отъ средствъ осуществленія. Соотвѣтственно тому отвѣтственность достигаетъ при фрахтовомъ договорѣ, основанномъ на довѣріи къ предпріятію, принявшему ввѣренный ему грузъ, такой высоты, какой она не въ состояніи достигнуть при наймѣ, гдѣ довѣріе оказывается по преимуществу судну, его способности выполнить скоро и безопасно то назначеніе, которое имѣетъ въ виду грузохозяинъ.

§ 161. Заключеніе договора.

Литература. Vivante, *La polizza di carico*, 1880; Basset, *Du connaissement*, 1889; Verneaux, *Du connaissement*, 1887; Leggett, *A treatise on the law of bills of lading* 1893; Pollock, *Bill of Lading Exceptions*, 1896.

I. Стороны въ договорѣ. Въ обоихъ видахъ договора о перевозкѣ товаровъ моремъ контрагентами выступаютъ судохозяинъ или капитанъ, какъ его представитель,—съ

---

[1]) Т. X ч. 1, ст. 1738, п. 3

[2]) Англичане называютъ этотъ договоръ перевозки Contract for conveyance in a general ship. Французы примѣняютъ названія Affrètement, а нѣмцы—Stückgütervertrag.

[3]) Англичане этому договору даютъ названіе Affrightment by charter-party.

одной стороны, грузохозяинъ или грузоотправитель—съ другой. Они могутъ вступить въ договорное отношеніе или непосредственно сами или черезъ особыхъ посредниковъ, какими являются корабельные маклеры.

Въ мѣстѣ нахожденія судохозяина совершеніе фрахтоваго договора или отдача судна въ наемъ составляетъ право самого судохозяина. Обыкновенно въ главныхъ пунктахъ стоянки судна находятся конторы, въ которыхъ агенты, представляющіе судохозяина, заключаютъ договоры о перевозкѣ грузовъ. Третьи лица, являющіяся въ такую контору, въ правѣ предполагать лицъ, которыхъ они находятъ тамъ, управомоченными на сдѣлки, обычно совершаемыя въ подобныхъ заведеніяхъ. Присутствіе или отсутствіе самого судохозяина для нихъ безразлично. Сдѣлка можетъ быть совершена и внѣ конторы, но тогда она должна быть заключена съ самимъ судохозяиномъ или же съ лицомъ, спеціально уполномоченнымъ на совершеніе такого договора. Если сдѣлка, заключаемая внѣ конторы, имѣетъ въ виду судно, принадлежащее морскому сообществу, то контрагентомъ долженъ быть непремѣнно начальный товарищъ [1]).

Въ мѣстѣ нахожденія судохозяина или его конторы капитанъ не можетъ считаться уполномоченнымъ на отдачу судна въ наемъ или на заключеніе фрахтоваго договора. Пока пароходъ стоитъ въ порту, третьи лица должны обращаться только къ конторѣ, предназначенной спеціально къ пріему предложеній. Сдѣлка, заключенная съ капитаномъ безъ особаго согласія судохозяина, не можетъ обязывать послѣдняго. Здѣсь внутренняя и внѣшняя стороны вопроса находятся въ полномъ согласіи.

Иначе обстоитъ дѣло тамъ, гдѣ нѣтъ ни самого судохозяина, ни его агента, и гдѣ капитанъ является единственнымъ представителемъ. Законъ обязываетъ капитана обращаться каждый разъ съ запросомъ къ судохозяину и своимъ усмотрѣніемъ сдѣлки не заключать [2]). При современныхъ средствахъ сношенія, почтоваго и телеграфнаго, такой запросъ не представляетъ большихъ затрудненій. Законъ предоставляетъ капитану заключить договоръ по своему усмотрѣнію въ случаѣ, если отвѣтъ на его запросъ опаздываетъ,

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 160, п. 1.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 373.

а между тѣмъ дальнѣйшее промедленіе грозитъ ущербомъ или убытками судохозяину, судну или грузу [1]).

Казалось бы, сношеніе капитана съ судохозяиномъ должно остаться въ границахъ ихъ внутренняго отношенія, не выходить за предѣлы этого и не касаться правъ третьихъ лицъ, пріобрѣтенныхъ по сдѣлкамъ съ капитаномъ. Третьи лица вступаютъ въ договоръ съ капитаномъ, который вездѣ признается представителемъ судохозяина, уполномоченнымъ на совершеніе обычныхъ сдѣлокъ. Третьи лица не знаютъ и не обязаны знать, запросилъ ли капитанъ судохозяина или нѣтъ, получилъ ли отвѣтъ благопріятный или отрицательный. Однако нашъ законъ поступаетъ иначе, и переговоры капитана съ судохозяиномъ ставитъ условіемъ правъ третьихъ лицъ. Если капитанъ, не получивъ отвѣта отъ судохозяина, договорился о наймѣ судна подъ грузъ, но къ нагрузкѣ еще не приступалъ, то можетъ еще отступиться отъ заключеннаго договора, если судохозяинъ согласится возвратить неустойку, которою былъ обусловленъ договоръ [2]). Итакъ, сдѣлка, совершенная капитаномъ безъ согласія судохозяина, признается закономъ дѣйствительной, но она можетъ быть расторгнута одностороннею волею капитана при наличности двухъ условій: 1) если нагрузка не началась, 2) если уплачивается неустойка. Въ противномъ случаѣ, т. е. когда нагрузка уже началась или когда судохозяинъ не согласенъ платить неустойку, договоръ остается въ полной силѣ.

Слѣдуетъ однако думать, что всякое сомнѣніе въ силѣ договора, заключеннаго съ капитаномъ тамъ, гдѣ нѣтъ конторы или агента, относится собственно къ найму судна. Что же касается фрахтоваго договора, гдѣ чаще всего капитану приходится принимать на судно грузы небольшими партіями, то сила его не можетъ находиться ни въ какой зависимости отъ запросовъ капитана и отвѣтовъ судохозяина.

Непосредственное сближеніе между тѣми, кто ищетъ судно для перевозки товаровъ, и тѣми, кто желалъ бы отдать свое судно для транспорта, не всегда возможно. Конечно, большія пароходныя компаніи, имѣющія свои конторы въ важнѣйшихъ пунктахъ отправленія и прихода морскихъ судовъ, не нуждаются въ посредникахъ. Но рядомъ съ та-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 374.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 375.

кими акціонерными компаніями существуетъ еще многочисленный разрядъ единоличныхъ судохозяевъ, которымъ учрежденіе конторъ не по средствамъ. Поэтому предложенія со стороны такихъ судохозяевъ сосредоточиваются у особыхъ посредниковъ, корабельныхъ маклеровъ, куда направляется и спросъ на суда. Маклеры могутъ ограничиться указаніемъ ищущему соотвѣтствующаго контрагента, и тогда самый договоръ будетъ заключенъ непосредственно сошедшимися контрагентами. Но послѣдніе могутъ привлечь корабельнаго маклера и къ заключенію сдѣлки. Такъ какъ корабельный маклеръ есть должностное лицо, то сдѣлки, совершенныя на законномъ основаніи при его участіи, въ формѣ маклерской записки, имѣютъ для договаривающихся сторонъ „неотвергаемую силу“ [1]), т. е. силу документа, установленнымъ порядкомъ совершеннаго [2]).

II. Н а ч а л о о б я з а т е л ь н о с т и. Современныя условія морского транспорта требуютъ возможно болѣе точности въ доставкѣ грузовъ и возможно большаго равенства въ положеніи грузоотправителей. Выгоды, пріобрѣтенныя одними по сравненію съ другими въ дѣлѣ высоты фрахта, во времени отправленія, въ порядкѣ пріема грузовъ—все это способно сильно перевѣсить шансы конкуренціи при транспортѣ массовыхъ товаровъ, какъ хлѣбъ, уголь, нефть. Поэтому вмѣшательство закона въ договоръ морской перевозки, внесеніе начала обязательнаго пріема доставленныхъ грузовъ, таксированіе фрахта, уравненіе договорныхъ условій выдвигается на очередь. Желѣзнодорожный транспортъ служитъ образцомъ, которому долженъ слѣдовать морской транспортъ.

Но такой постановкѣ противорѣчитъ или, вѣрнѣе, препятствуетъ существованіе той конкуренціи, которая въ желѣзнодорожномъ транспортѣ устранена. Рядомъ съ крупными акціонерными компаніями, организованными съ цѣлью морского транспорта, продолжаютъ существовать довольно многочисленные еще отдѣльные судохозяева, которые всегда способны были бы подорвать дѣйствіе законодательной нормировки условій перевозки, возложенной на транспортныя пароходныя общества. Пока послѣднимъ не удается совер-

---

[1]) Уставъ С.-Петербургской биржи, ст. 168.
[2]) Т. XVI ч. 1, Уставъ гражданскаго судопроизводства, ст. 410.

шенно вытѣснить своихъ соперниковъ, что можетъ быть только вопросомъ времени и дальнѣйшихъ успѣховъ судостроительной техники, уравнять морскую перевозку съ желѣзнодорожной едва ли возможно.

Ни одно законодательство почти и не стало на этотъ путь. Тѣмъ болѣе непонятными являются попытки нѣкоторыхъ ученыхъ утвердить начало обязательности въ морской перевозкѣ, какъ догматическій принципъ. Въ подкрѣпленіе указаннаго начала приводятъ то соображеніе, что пароходныя общества, обращаясь къ публикѣ съ предложеніемъ своихъ услугъ, съ опубликованнымъ фрахтомъ, тѣмъ самымъ обязываютъ себя принять къ перевозкѣ всякій доставленный къ пароходу или къ конторѣ грузъ, если только отправитель не настаивалъ на условіяхъ, несогласныхъ съ тѣми, на которыхъ общество перевозитъ обычно грузы того же рода [1]). Но совершенно непонятно, какимъ образомъ изъ обращенія пароходнаго общества къ публикѣ можно вывести обязательность для него принять всякій грузъ, доставленный къ отходящему пароходу. Обращеніе общества не есть предложеніе, а только вызовъ предложеній.

Съ точки зрѣнія нашего права, не можетъ быть сомнѣнія, что въ области морского транспорта начала обязательности не существуетъ. Оно нигдѣ не установлено закономъ, и изъ того, что законъ счелъ нужнымъ установить его для желѣзнодорожной перевозки для товарныхъ складовъ слѣдуетъ, что безъ прямого постановленія начало обязательности само собою не предполагается.

III. Форма договора. Договоръ о наймѣ судна въ цѣлости или въ части, равно какъ и фрахтовый договоръ, долженъ быть облеченъ непремѣнно въ письменную форму [2]). По вопросу о формѣ договора морской перевозки иностранныя законодательства расходятся. Во Франціи требуется обязательно письменная форма, за отсутствіемъ которой договоръ не можетъ быть доказываемъ свидѣтельскими показаніями [3]). Германское законодательство обнаруживаетъ въ этомъ случаѣ различіе между двумя видами договора перевозки: когда дѣло касается найма судна въ цѣлости (Voll-

---

[1]) Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. V, стр. 428.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 377.
[3]) Франц. торг. код. § 273.

charter), или въ части (Theilcharter), или по опредѣленному мѣсту (Raumcharter), договоръ можетъ быть заключенъ въ какой угодно формѣ, но каждая изъ сторонъ въ правѣ требовать, чтобы былъ составленъ письменный актъ [1]), тогда какъ при фрахтовомъ договорѣ послѣднее положеніе отпадаетъ. Въ Англіи письменная форма не обязательна, хотя и обычна.

Нашъ законъ, признавая два случая найма, предписываетъ письменную форму безъ различія видовъ договора. Однако смыслъ акта при томъ и другомъ договорѣ будетъ различный, несмотря даже на полное совпаденіе ихъ содержанія. При наймѣ судна письменный актъ свидѣтельствуетъ о правѣ нанимателя распорядиться судовымъ помѣщеніемъ для нагрузки въ немъ товара условленнаго рода. При фрахтовомъ договорѣ письменный актъ свидѣтельствуетъ о правѣ отправителя требовать принятія на судно товаровъ условленнаго рода въ условленномъ количествѣ. Отсюда слѣдуетъ, что договоръ найма не можетъ быть заключенъ иначе, какъ въ формѣ чертепартіи; напротивъ фрахтовый договоръ можетъ быть заключенъ только въ этой формѣ, но можетъ обойтись и безъ нея, когда договоръ заключается реально принятіемъ доставленнаго груза и выдачею коносамента, безъ предварительнаго обезпеченія себя договоромъ о принятіи груза.

Предписаніе письменной формы устраняетъ допустимость свидѣтельскихъ показаній въ подтвержденіе существованія и условій договора найма судна [2]). Договоръ совершается въ двухъ образцахъ, за подписью договаривающихся сторонъ: одинъ образецъ остается у нанимателя, а другой у судохозяина или его представителя [3]). Хотя законъ и говоритъ, что договоръ совершается съ соблюденіемъ правилъ, изложенныхъ въ положеніи о нотаріальной части, но отсюда нельзя вывести, что онъ долженъ быть совершенъ нотаріальнымъ порядкомъ. Даже соглашеніе, достигнутое путемъ корреспонденціи, можетъ быть признано достаточнымъ для

---

[1]) Герм. торг. код. § 557.

[2]) Т. XVI ч. 1, Уставъ гражданскаго судопроизводства, ст. 409; рѣш. Суд. Деп. Прав. Сен. 1902, № 566.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 382.

силы договора со стороны его формы [1]). Самый актъ носитъ названіе цертепартіи [2]).

Законъ нашъ, предписывая облечь договоръ морской перевозки въ письменную форму, беретъ на себя въ то же время перечисленіе составныхъ частей письменнаго акта, именуемаго цертепартіею.

1. Въ договорѣ означается *названіе и вмѣстимость судна.* При наймѣ индивидуальность судна имѣетъ важное значеніе, потому что наниматель, при заключеніи договора, сообразуется со свойствами нанимаемаго средства перемѣщенія его товаровъ. Быстрота хода, крѣпость остова, возрастъ судна, удобство расположенія помѣщеній—все это небезразлично для нанимателя. Нанимая судно, наниматель сообразуется съ его вмѣстимостью, потому что ему нуженъ такой пароходъ, который бы взялъ весь его грузъ, или ему необходимо заготовить къ отправкѣ столько груза, сколько можетъ вмѣстить данное судно. Совершенно иное мы видимъ при фрахтовомъ договорѣ. Здѣсь рѣчь идетъ о принятіи для перевозки извѣстнаго количества груза: дано въ сущности только количество груза, а на какомъ суднѣ оно будетъ перевезено, на одномъ или на нѣсколькихъ,—это для отправителя не существенно, если за цѣлость принятаго груза и своевременность его доставки отвѣчаетъ судохозяинъ. Поэтому для фрахтоваго договора индивидуальность судна не имѣетъ такого рѣшающаго значенія, какъ при наймѣ судна. Перемѣна судна при наймѣ подрываетъ силу договора найма, тогда какъ при фрахтовомъ договорѣ предложеніе одного судна вмѣсто другого,—весьма нерѣдкое, когда договоръ заключается съ крупнымъ пароходнымъ обществомъ,—не можетъ разрушить договора, если индивидуальности не было придано почему либо особое значеніе, какъ это можетъ случиться при застрахованіи груза.

2. Договоръ долженъ содержать указаніе на *имя капитана.* Выполненіе судномъ своего назначенія зависитъ не только отъ присущихъ ему свойствъ, но и отъ качествъ ка-

---

[1]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 1893, № 1071.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 377. Названіе это, нынѣ общепринятое charte-partie, Charteparlie, Charterpartie, объясняется существовавшимъ нѣкогда обычаемъ разрывать написанный актъ договора на-двое, съ врученіемъ каждому контрагенту по половинкѣ: доказательствомъ договора и служила возможность сближенія частей акта.

питана, управляющаго его движеніемъ. Обозначеніе имени капитана способствуетъ индивидуализированію предмета найма. При фрахтовомъ договорѣ личность капитана не имѣетъ этого значенія, потому что судохозяинъ отвѣчаетъ за цѣлость принятыхъ къ перевозкѣ товаровъ. Соотвѣтственно тому, замѣна капитана при договорѣ найма должна считаться нарушеніемъ одного изъ существенныхъ условій состоявшагося соглашенія и основаніемъ къ отказу отъ договора со стороны нанимателя. При фрахтовомъ договорѣ перемѣна капитана,—довольно нерѣдкая въ большихъ пароходныхъ компаніяхъ, располагающихъ рядомъ морскихъ судовъ,—не можетъ считаться существеннымъ измѣненіемъ условій договора.

3. По закону въ договорѣ должно быть дано *имя грузохозяина* или того, кому товары адресованы. Само собой разумѣется, что договоръ не можетъ обойти именъ контрагентовъ. Если законъ не упоминаетъ особо объ имени судохозяина, такъ это потому, что его личность выступаетъ изъ указанія судна: при возможности нѣсколькихъ судовъ одного и того же имени, индивидуализированіе нанимаемаго судна предполагаетъ означеніе, рядомъ съ названіемъ судна, и имени судохозяина. Но законъ неправильно полагаетъ, что другимъ контрагентомъ явится непремѣнно грузохозяинъ. Нанять судно, зафрахтовать его можетъ каждый, а не только хозяинъ товаровъ, которые на немъ будутъ отправлены. Нанять судно можетъ комиссіонеръ, а грузить товары будетъ ихъ хозяинъ. Поэтому указанное закономъ требованіе означать имя грузохозяина слѣдуетъ понимать въ томъ смыслѣ, что чаще всего контрагентомъ при наймѣ или при фрахтовомъ договорѣ является грузохозяинъ, но это не значитъ, что контрагентомъ не можетъ быть лицо, которое не является въ то же время грузохозяиномъ. Совершенно уже непонятно, какимъ образомъ законъ допускаетъ замѣну имени контрагента именемъ получателя, — „или того, къ кому товары адресованы“. Получатель—лицо постороннее договору: какъ онъ не въ правѣ требовать по договору, такъ и съ него нельзя ничего требовать, потому что онъ никакихъ обязательствъ на себя не принималъ.

4. Далѣе требуется указаніе на *мѣсто и время нагрузки и разгрузки*. Большею частью мѣсто нагрузки совпадаетъ съ мѣстомъ отправленія, но такого совпаденія можетъ и не

быть, когда, напр., нанимается судно, стоящее въ одномъ портѣ, съ тѣмъ, чтобы оно приняло грузъ въ другомъ портѣ, куда оно и должно будетъ зайти. Мѣсто разгрузки при фрахтовомъ договорѣ должно быть съ точностью обозначено, потому что судохозяинъ отвѣчаетъ за принятый капитаномъ грузъ до сдачи его тамъ, гдѣ это было условлено. При наймѣ судна мѣсто разгрузки не имѣетъ такого существеннаго значенія. Нанимая все судно на опредѣленное время (Time-Charter), наниматель въ правѣ разгружать товаръ тамъ, гдѣ онъ найдетъ это наиболѣе выгоднымъ; самое направленіе судна, въ предѣлахъ времени, зависитъ отъ усмотрѣнія нанимателя. Время нагрузки и разгрузки весьма существенно для той и другой стороны. Судохозяинъ заинтересованъ въ томъ, чтобы судно какъ можно меньше оставалось неиспользованнымъ, и потому онъ въ правѣ настаивать на точномъ соблюденіи срока, даннаго для окончанія нагрузки. Молчаніе договора дополняется или закономъ, или обычаями. Время нагрузки или разгрузки опредѣляется не однимъ моментомъ, а количествомъ дней, занимаемыхъ нагрузкой и разгрузкой, которыя носятъ англійское названіе staries или въ русской транскрипціи—сталійныхъ дней. При наймѣ судна, извѣстномъ подъ именемъ à la cueillette, когда наниматель или наниматели обязываются грузить по мѣрѣ того, какъ найдены будутъ грузы, опредѣлить заранѣе время нагрузки въ договорѣ невозможно,—оно будетъ опредѣляться лишь при исполненіи.

5. Какъ при всякомъ наймѣ, при наймѣ судна долженъ быть въ точности указанъ *предметъ пользованія*, на которое пріобрѣтается право по договору. Необходимо указать, нанимается ли все судно, или опредѣленныя части его, напр. половина, треть, или опредѣленное мѣсто на суднѣ, напр., задняя палуба. При фрахтовомъ договорѣ эта часть договорнаго содержанія отпадаетъ.

6. При возмездности договора, онъ долженъ содержать указаніе *на размѣръ фрахта*. Условленная плата за перевозку стоитъ въ зависимости отъ характера договора. Вознагражденіе можетъ быть условлено по времени пользованія судномъ, исчисляемомъ по днямъ, недѣлямъ, мѣсяцамъ. Вознагражденіе можетъ быть опредѣлено по вѣсу (брутто) и числу (напр. головъ скота), по количеству пространственныхъ единицъ занимаемыхъ грузовъ (au quintal). Возможны

комбинаціи: напр. времени и вѣса, по столько-то съ пуда—дня. Хотя договоръ перевозки не теряетъ своего характера, если вознагражденіе будетъ устранено, но безвозмездность, какъ исключительное явленіе, никогда не предполагается и должна быть доказана. При объявленной таксѣ на перевозку пробѣлы отдѣльныхъ договоровъ могутъ быть восполняемы ссылкою на таблицы фрахта, какъ предполагаемой при молчаніи сторонъ.

7. Законъ нашъ не только допускаетъ, но и требуетъ, чтобы содержаніе договора было укрѣплено условіемъ *о неустойкѣ*. „Стороны, заключающія договоръ о наймѣ корабля подъ грузъ, должны условиться о пенѣ на случай неустойки“, говоритъ не совсѣмъ точно законъ [1]). Конечно, упущеніе этого условія не можетъ отразиться на силѣ договора, на его дѣйствительности. Законъ опредѣляетъ и максимальный размѣръ пени: она не должна превосходить a) со стороны нанимателя—фрахта и грузового награжденія капитану, если таковое въ договорѣ опредѣлено, а b) со стороны судохозяина—половины только что указанной величины [2]).

Указывая содержаніе цертепартіи, законъ, однако, нигдѣ не угрожаетъ, въ случаѣ упущенія той или другой части, недѣйствительностью договора. Поэтому судъ можетъ установить въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, насколько условія заключеннаго договора отвѣчаютъ существу договора найма или договора фрахтоваго, и въ правѣ отвергнуть существованіе договора лишь тогда, если выраженное въ цертепартіи содержаніе не опредѣляетъ съ достаточною ясностью взаимное отношеніе сторонъ.

IV. Коносаментъ. Договоръ найма обезпечиваетъ пользованіе помѣщеніемъ судна, фрахтовый договоръ обезпечиваетъ пріемъ товаровъ на судно. Рядомъ съ этими актами существуетъ еще особый актъ, извѣстный подъ именемъ коносамента [3]), который удостовѣряетъ принятіе капитаномъ на судно опредѣленнаго груза и обязательство его выдать этотъ грузъ по назначенію. Коносаментъ не составляетъ повторенія акта цертепартіи. Они не совпадаютъ по содержанію и потому не исключаютъ совмѣстнаго существованія. Мор-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 378.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 379—381.
[3]) Connaissement, Konnossament, Bill of lading, polica di carico.



Н. А. РОЗЕНФЕЛЬДЪ.

Корабельный маклеръ.

ОДЕССА.

ЦЕРТЕПАРТІЯ.

Одесса. Тысяча восемьсотъ восемьдесятъ.................................... года .... дня. Мы нижеподписавшіеся шкиперъ................................ .... россійскаго мореходнаго судна, именуемаго ....
....
....
....
....

и ....

заключили сей фрахтовый договоръ на нижеслѣдующихъ кондиціяхъ:

1) Я.. зафрахтовалъ Госпо.................... .... вышесказанное судно, находящееся нынѣ въ.., чтобы перевести онымъ въ одинъ рейсъ изъ.. въ.. грузъ соли количествомъ ....пудовъ, вслѣдствіе чего я..долженъ отправиться судномъ изъ.. въ.. первымъ попутнымъ вѣтромъ, по прибытіи куда и заявленіи о томъ кому адресованъ буду, имѣю принять соль въ.. .... на берегу, вѣсомъ и погрузить въ трюмъ судна на мой..счетъ упомянутое количество соли, которую доставить въ.. гдѣ выгрузить и сдать оную на палубѣ судна, вѣсомъ сполна по накладной, отвѣчая за недостачу соли свыше полутора процентовъ, по существующимъ на мѣстѣ выгрузки цѣнамъ, а излишекъ, если

окажется, я шкиперъ долженъ сдать грузополучателю, получая за него установленный симъ договоромъ фрахтъ.

2) Погрузка соли въ .... должна производиться по очереди безостановочно, если погода и праздники тому препятствовать не будутъ; для выгрузки же въ .... опредѣляется грузополучателю сталія .... дней, считая таковыхъ со дня притягиванія судна въ первую линію лѣвой стороны Одесской практической грвани, за исключеніемъ праздничныхъ, табельныхъ и ненастныхъ дней; за продержку же судна въ мѣстѣ выгрузки соли болѣе вышеозначеннаго срока получатель груза платитъ шкиперу по .... руб. сер. за каждыя сутки.

3) Фрахтъ за таковую перевозку изъ .... въ .... условленъ между нами по .... коп. сер. за каждый доставленный и сданный пудъ соли, въ счетъ коего я шкиперъ получилъ отъ Госпо .... при подписаніи сего договора .... руб. сер., по нагрузкѣ соли имѣю получить еще .... руб. сер., а остальныя фрахтовыя деньги въ .... по благополучной доставкѣ и сдачѣ соли сполна по накладной, безъ всякой проволочки времени.

4) Аваріи съ обѣихъ сторонъ никакія не пріемлются; если же на пути слѣдованія съ грузомъ случится несчастье, то я шкиперъ .... обязанъ доставить немедленно фрахтователю законную **прова-ди-фортуну.**

5) Въ точномъ и ненарушимомъ исполненіи кондицій сего договора полагается, что виновная сторона, платитъ правой неустойки половинную часть всей фрахтовой суммы ....
....
....
....
....
....
....
....

ская перевозка возможна по одной цертепартіи, безъ коносамента, когда судно нанимается въ цѣлости. Морская перевозка возможна по одному коносаменту, безъ цертепартіи, когда грузъ прямо доставляется на пароходъ, гдѣ капитаномъ и принимается. Но цертепартія не является излишнею, когда грузоотправитель не увѣренъ, что его товары, по качеству или по количеству, будутъ приняты на тотъ рейсъ, на который онъ разсчитываетъ, а между тѣмъ это можетъ повлечь за собою напрасныя издержки. Поэтому, въ случаяхъ крупнаго транспорта отправитель предпочитаетъ обезпечить себя фрахтовымъ договоромъ, который обязываетъ только къ пріему, но не удостовѣряетъ, что грузъ былъ доставленъ или принятъ.

И нашъ законъ постановляетъ, что по заключеніи договора о наймѣ корабля капитанъ составляетъ грузовую роспись, въ которую вноситъ всѣ товары и грузъ, принятые на корабль [1]). Въ нашей практикѣ грузовую роспись принято понимать въ смыслѣ коносамента. Но нельзя не замѣтить, что такое пониманіе не вполнѣ соотвѣтствуетъ сущности коносамента. Коносаментъ содержитъ указаніе товаровъ, принятыхъ отъ даннаго отправителя, а въ грузовую роспись вносятся всѣ товары, принятые на корабль. Слѣдовательно, это единичный документъ. Такой выводъ еще болѣе подтверждается тѣмъ, что этотъ актъ составляется въ нѣсколькихъ образцахъ „по числу хозяевъ товара или груза“, т. е. единичный актъ съ одинаковымъ содержаніемъ размножается по числу грузоотправителей. Но тогда грузовая роспись скорѣе соотвѣтствуетъ нынѣшнему грузовому манифесту, который долженъ быть поданъ капитаномъ по прибытіи въ портъ. Если мы примемъ въ соображеніе, что пониманіе грузовой росписи дано закономъ 25 іюня 1781 года безъ измѣненій, то мы увидимъ въ приведенномъ опредѣленіи отзвукъ того стараго времени, когда судовой писецъ, сохранившійся понынѣ въ англійскихъ морскихъ документахъ подъ именемъ purser, составлялъ опись всѣхъ принятыхъ на судно грузовъ и копіи съ нея или выписки выдавалъ отправителямъ по ихъ требованію [2]). За то новѣйшій законъ

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 383.

[2]) Lexis, въ „Handbuch des Handels- See und Wechselrechts“ Эндемана, т. IV, стр. 165.

8 іюня 1903 года, имѣющій, правда, фискальное значеніе, знаетъ и названіе „коносаментъ“ и его содержаніе [1]). Отрицать его значеніе для торговаго права не представляется возможнымъ.

Коносаментъ выдается въ настоящее время за подписью капитана. Въ большихъ пароходныхъ предпріятіяхъ, имѣющихъ свои конторы въ мѣстахъ отправленія судовъ, коносаменты подписываются также агентами. Нашъ торговый уставъ предполагаетъ, что грузовая роспись всегда подписывается капитаномъ [2]), нашъ таможенный уставъ признаетъ подпись не только капитана, но и агента перевозочнаго предпріятія [3]).

Содержаніе коносамента дано закономъ 8 іюня 1903 года. Однако законъ сразу возбуждаетъ сомнѣніе: a) примѣнимъ ли онъ къ коносаментамъ, составляемымъ въ Россіи, при отправленіи судовъ за границу или въ другіе русскіе порты, такъ какъ законъ разсчитанъ на привозъ иностранныхъ товаровъ изъ-за границы моремъ; b) примѣнимъ ли онъ къ коносаментамъ, составляемымъ за границей при отправленіи товаровъ въ Россію, такъ какъ предуказанное содержаніе коносамента противорѣчитъ международному принципу locus regit actum. Въ отношеніи перваго вопроса слѣдуетъ признать, что, предъявляя извѣстныя требованія къ коносаменту на привозимые изъ-за границы товары, законъ не можетъ, не теряя послѣдовательности, предъявлять иныя требованія къ коносаментамъ на вывозимые товары. Въ отношеніи второго вопроса приходится признать, что принципъ международнаго права долженъ отступить передъ нормою положительнаго права.

Коносаменты должны заключать въ себѣ: 1) названіе судна и фамилію капитана и отправителя груза; 2) мѣсто погрузки и порты назначенія груза; 3) обозначеніе товара торговымъ его наименованіемъ; 4) количество каждаго обозначеннаго въ коносаментѣ товара вѣсомъ брутто, или, взамѣнъ сего, числомъ штукъ, мѣрою емкости, или числомъ отдѣльныхъ помѣщеній, когда такія показанія выражаютъ количество товара; 5) для товаровъ, привозимыхъ въ упаковкѣ,—число

---

1) Т. VI Уставъ таможенный, ст. 165 и слѣдующія.
2) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 384.
3) Т. VI Уставъ таможенный, ст. 167, п. 6.

мѣстъ, родъ упаковки, знаки (марки) и нумера или замѣняющіе ихъ адресы [1]). Обозначеніе имени получателя на Западѣ производится троякимъ путемъ. Коносаменты выдаются a) именные (à personne dénommée, Namenskonnossement) безъ права передачи по надписи, b) именные съ приказомъ, допускающіе передачу по надписи (à l'ordre, an Order) и c) на предъявителя. Первый видъ, вслѣдствіе его стѣснительности для оборота, третій, вслѣдствіе соединеннаго съ нимъ риска, малоупотребительны. Наиболѣе распространеннымъ является второй видъ [2]). Законъ 1903 года допустилъ по этому вопросу непростительную ошибку. „Коносаменты, говоритъ онъ [3]), могутъ быть именными или на предъявителя (по ордеру)". Послѣднія слова выдаютъ, почему законодатель предусмотрѣлъ только два вида коносаментовъ. Его „по ордеру" [4]) явно отражаетъ французское à l'ordre, нѣмецкое an Order. Но въ томъ-то и дѣло, что это вовсе не коносаменты на предъявителя, а съ указаніемъ адресата, но съ возможностью его замѣны путемъ надписи.

Коносаментъ составляется всегда въ нѣсколькихъ образцахъ. По законодательству Франціи коносаментъ составляется не менѣе, какъ въ четырехъ образцахъ, по одному для отправителя, для получателя, для капитана и для судохозяина [5]). Въ Германіи законъ не устанавливаетъ обязательнаго числа, но предоставляетъ грузоотправителю требовать какое угодно число образцовъ тождественнаго содержанія [6]). Въ Англіи принято составлять коносаментъ въ трехъ образцахъ, рѣже въ двухъ. Если грузовой росписи можно придавать значеніе коносамента, если изъ темнаго текста ст. 384 устава торговаго можно извлечь какой-нибудь опредѣленный смыслъ, то придется признать, что законъ не довольствуется однимъ образцомъ, а требуетъ двухъ и допускаетъ болѣе. При этомъ,

---

[1]) Т. VI Уставъ таможенный, ст. 167.

[2]) Brandis, *Das deutsche Seerecht*, т. II, 1908, стр. 46; Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. V, стр. 466.

[3]) Т. VI, Уставъ таможенный, ст. 166.

[4]) Въ ст. 361 т. VI, основанной на законѣ 15 мая 1901 года, это выраженіе видоизмѣняется: „на ордеръ".

[5]) Франц. торг. код. § 282. За Франціей четырехъ образцовъ требуютъ: Итал. торг. код. § 556, Бельг. законъ 21 августа 1879 § 41, Голл. торг. код. § 509.

[6]) Герм. торг. код. § 642 in fine.

повидимому, одинъ образецъ, оставляемый у капитана, долженъ имѣть подпись какъ капитана, такъ и отправителя или, какъ неправильно выражается законъ, нанимателя, тогда какъ остальные образцы, выдаваемые отправителю на руки, могутъ ограничиться подписью одного капитана. Въ случаѣ несоотвѣтствія, обнаруженнаго между образцами, преимущество должно быть отдано тому экземпляру, который, за общею подписью, хранится у капитана [1]). Законъ не предусматриваетъ случая несоотвѣтствія, возможнаго между коносаментомъ и цертепартіею, способнаго чаще всего обнаружится въ высотѣ фрахта, особенно когда грузоотправителемъ оказывается не то лицо, которое заключало фрахтовый договоръ. Этотъ вопросъ разрѣшается обыкновенно въ томъ смыслѣ, что въ отношеніи получателя рѣшающее значеніе имѣетъ коносаментъ, и капитанъ въ правѣ не выдавать груза, пока не будетъ уплаченъ фрахтъ, означенный въ коносаментѣ; въ отношеніи же контрагента по цертепартіи преимущество имѣетъ этотъ актъ передъ коносаментомъ, и съ судохозяина можетъ быть взыскано все перебранное имъ по коносаменту.

Коносаментъ составляется или на основаніи заявленія на бланкѣ, заполненнаго самимъ отправителемъ и подписаннаго имъ, или же на основаніи такъ наз. mates-receipt, т. е. росписокъ, выдаваемыхъ кѣмъ-либо изъ наблюдающихъ за нагрузкою и обмѣниваемыхъ въ конторѣ на коносаменты. Коносаментъ долженъ быть выданъ немедленно по окончаніи нагрузки даннаго товара [2]).

По своей юридической природѣ коносаментъ представляетъ собою одностороннее обязательство судохозяина-капитана выдать принятый грузъ опредѣленнаго качества и количества. Актъ, воплощающій въ себѣ такое обязательство, даетъ право со стороны держателя документа требовать отъ капитана того, что въ актѣ означено, и право, передачею документа, передавать владѣніе грузомъ.

1. Коносаментъ даетъ право правильному держателю его требовать отъ капитана выдачи ему въ точности груза, означеннаго въ документѣ.

a. Требованіе принадлежитъ правильному держателю ко-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 385.

[2]) Также въ Германіи. Въ нѣкоторыхъ странахъ установленъ срокъ въ 24 часа: Франц. торг. код. § 282; Голл. торг. код. § 509.

Пароходъ „РАБОТНИКЪ“

№..............................

....190..........

Отпр.:..

Получ..

Въ..

Рейсъ ....

Марки.	Ном.	Чис.	Содержаніе		Р.	К.
				Фр.		
				Стр.		
				Блан.		
				Нал.		25
				%		
				Ком.		
				Мар.		10
				Р. С.		
			Получено	Р. С.		
			Получить	Р. С.		

ПАРОХОДЪ „РАБОТНИКЪ“ С. П. Б.

Пароходъ „РАБОТНИКЪ“ С.-Петербургскаго порта

КОНОСАМЕНТЪ №..............................

....190..........

Принято на пароходъ «**РАБОТНИКЪ**» Капитанъ ....
отъ.......................................для доставленія изъ ....
въ...въ рейсъ №..........Г-ну..
нижепоименованные товары:

Марки.	Ном.	Число мѣстъ	Наименованіе товара со словъ отправителя	Вѣсъ со словъ отправ.	Фрахтъ	Примѣчаніе	Расчетъ фрахта.	Р.	К.
							Фрахтъ . . .		
							Стр. премія .		
							За бланки .		
							Налож. пл. .		
							За пер. фрах.		
							Комиссія . .		
							Марка . . .		
							Всего . .		
							Получено . .		
							Получить . .		

Отправитель.............................. *Капитанъ*..............................

УСЛОВІЯ.

1) Принявшій коносаментъ считается согласившимся на всѣ условія и замѣчанія, въ немъ изложенныя. Коносаментъ выдается только на имя одного лица или безъименный „по ордеру“, и въ обоихъ случаяхъ только въ одинъ портъ. Коносаментъ долженъ быть подписанъ Капитаномъ, или по его порученію, и имѣть штемпель парохода.

2) Отправитель и получатель исполняютъ на свой счетъ полицейскія, карантинныя и таможенныя требованія и обрядности, отвѣчая передъ пароходомъ за всѣ убытки и потери, происшедшіе отъ выполненія таковыхъ, а также отъ неправильнаго объявленія вѣса, мѣры или содержанія товарныхъ мѣстъ.

3) Пароходъ принимаетъ грузы къ перевозкѣ по объявленію отправителя. Онъ не отвѣчаетъ за вѣсъ, мѣру и стоимость товара, а равно и за внутреннее содержаніе товарныхъ мѣстъ, за ломку хрупкихъ вещей, порчу, происшедшую отъ самаго свойства товара, усышку и утечку жидкостей, разсыпку сыпучихъ товаровъ, побѣгъ и смерть животныхъ и за всякую порчу и потерю, происшедшую отъ повреждения въ пароходной машинѣ, паровыхъ котлахъ, пароправодныхъ трубахъ, отъ крысъ и червей и отъ несчастныхъ на водѣ и суши случаевъ, законнымъ порядкомъ удостовѣренныхъ. Онъ не отвѣчаетъ за поврежденія и потери, происходящія отъ легкой и плохой укупорки или упаковки, когда о томъ упомянуто въ коносаментѣ, и за поврежденія товаровъ не укупоренныхъ, также за потери, происходящія отъ войны, правительственныхъ секвестровъ, разбоя и вообще отъ причинъ неотвратимыхъ.

4) **Провѣрка груза.** Пароходъ имѣетъ право провѣрять вѣсъ брутто и объемъ товарныхъ мѣстъ въ присутствіи получателя ихъ и, въ случаѣ излишка, довзыскиваетъ за оный фрахтъ вдвое противъ условленнаго при отправленіи. Содержаніе товарныхъ мѣстъ можетъ быть провѣряемо пароходомъ не иначе, какъ въ присутствіи получателя или отправителя, а за ихъ отсутствіемъ, и только въ случаяхъ настоятельной необходимости, при бытности стороннихъ лицъ; если окажется содержаніе, несогласное съ коносаментомъ, то за товаръ, подлежащій высшему тарифу, взимается фрахтъ по тому тарифу вдвое, исключая сумму фрахта уже уплаченную, если же въ товарномъ мѣстѣ окажется порохъ или другіе опасные матеріалы, вовсе непринимаемые къ перевозкѣ, или принимаемые съ особенными предосторожностями, или перевозимые только на палубѣ, то такое товарное мѣсто не выдается ни получателю, ни отправителю; порохъ передается мѣстной Правительственной власти, а прочее поступаетъ въ собственность парохода.

5) **Погрузка** товаровъ производится средствами отправителя или парохода, но за счетъ перваго. Пребываніе товара на складѣ до погрузки и самая погрузка остаются на страхѣ товарохозяина.

6) При погрузкѣ товаровъ на палубу требуется на то согласіе грузителя, о чемъ вносится въ коносаментъ въ графѣ замѣчаній, за исключеніемъ предметовъ, всегда грузимыхъ на палубу, а именно: а) экипажей, неукупоренныхъ въ ящики, б) всѣхъ товаровъ легко воспламеняющихся и ѣдкихъ, и в) животныхъ; въ случаѣ опасности палубный грузъ выбрасывается за бортъ, безъ отвѣтственности со стороны парохода.

7) **Перегрузка.** Пароходъ имѣетъ право во всякое время перегружать на другія суда принятые имъ товары.

8) **Выгрузка, пребываніе на складѣ и выдача получателямъ.** Товаръ, по прибытіи въ портъ назначенія, немедленно выгружается пароходомъ. При выгрузкѣ товара средствами получателя, онъ долженъ ожидать того времени, когда грузъ, по очереди поднятія изъ трюма, будетъ готовъ къ выгрузкѣ, и по подъемѣ его тотчасъ беретъ съ парохода; въ противномъ случаѣ грузъ выгружается пароходомъ на его, получателя, счетъ и рискъ.

9) Товаръ выдается получателю не иначе, какъ по уплатѣ имъ всѣхъ слѣдуемыхъ пароходу по коносаменту платежей, а также расходовъ по уплатѣ таможнямъ, карантинамъ и городскихъ мѣстныхъ и другихъ сборовъ. Получатели товаровъ, выгружаемыхъ ихъ средствами, обязаны *немедленно по прибытіи парохода*, а прочіе получатели *немедленно по выгрузкѣ товаровъ*, предъявить коносаменты и взять свои товары, росписавшись въ полученіи ихъ.

10) Товары, доставляемые съ переводными платежами, остаются на складахъ только три мѣсяца; доставляемые же безъ переводныхъ платежей шесть мѣсяцевъ. По истеченіи этихъ сроковъ— продаются. Вырученныя отъ продажи суммы, за удержаніемъ слѣдуемыхъ пароходу платежей и расходовъ по продажѣ, а равно и наложенныхъ платежей, если таковые допущены,—хранятся въ конторѣ агента парохода до востребованія.

11) На означенный въ семъ коносаментѣ грузъ выдано..............................коносамента по исполненіи одного изъ нихъ, остальные недѣйствительны.

На нагрузку употреблено..............................дня, на выгрузку остается..............................дня.

Выгрузка изъ трюма на..............................на счетъ..............................

Въ топку взято..............................пудовъ..............................

носамента. Для полученія груза необходимо представить подписанный капитаномъ коносаментъ [1]). Если лицо, представляющее именной коносаментъ, совпадаетъ съ именемъ получателя, въ немъ обозначеннымъ,—оно и является правильнымъ держателемъ. Если коносаментъ былъ составленъ съ приказомъ, то правильнымъ держателемъ долженъ быть признанъ тотъ, къ кому коносаментъ дошелъ по надписи, совершенной на самомъ документѣ. Если, наконецъ, коносаментъ написанъ на предъявителя, то правильнымъ держателемъ долженъ быть признанъ всякій, въ чьихъ рукахъ находится документъ [2]).

b. Держатель коносамента въ правѣ требовать того, чтó означено въ документѣ.—Родъ, количество и качество товара опредѣляется содержаніемъ коносамента. Если въ коносаментѣ значится бочка рому, то капитанъ не можетъ утверждать, что ему было сдано красное вино. Если коносаментъ указываетъ на принятые 10.000 пудовъ кукурузы, то капитанъ или судохозяинъ не въ правѣ ссылаться на то, что они были введены въ заблужденіе отправителемъ, представившимъ меньшее количество груза [3]) Качество груза опредѣляется не по дѣйствительнымъ его достоинствамъ, а по внѣшнимъ знакамъ [4]), тождественность которыхъ при сдачѣ обязательна.

Выставленному положенію, что капитанъ обязанъ выдать то, чтó означено въ коносаментѣ, а не то, чтó въ дѣйствительности принято, противорѣчитъ, повидимому, законъ, обязывающій капитана, по прибытіи на мѣсто назначенія, сдать товаръ или грузъ въ такомъ состояніи, въ какомъ принялъ, буде качествомъ таковъ, что можетъ совершить путь невредимо [5]). Но мысль приведеннаго закона не та, чтобы ограничить отвѣтственность капитана по сравненію съ содержаніемъ коносамента, а та, чтобы не допустить ослабленія ея ссылкою на какія либо обстоятельства, кромѣ свойствъ груза. Это толкованіе подтверждается и постановленіемъ нашего законодательства, что капитанъ подлежитъ по коносаменту

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 398.

[2]) Запутанныя правила по этому вопросу даны закономъ 15 мая 1901 года, вошедшія нынѣ въ т. VI, Уставъ таможенный, ст. 361 и 362.

[3]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 1897 № 672.

[4]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 1899, № 1131.

[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 396.

отвѣту, исключая тотъ случай, когда доказанъ будетъ подлогъ чрезъ выскобленіе словъ или перемѣну въ буквахъ или цифрахъ [1]). Того же взгляда держится и наша судебная практика: „если коносаментъ, будучи выданъ капитаномъ въ данномъ именно видѣ, тѣмъ не менѣе окажется не соотвѣтствующимъ дѣйствительности и не можетъ быть потому оправданъ въ отношеніи количества и качества товара, въ немъ обозначенныхъ, то хотя бы это несоотвѣтствіе и происходило отъ обманныхъ преступныхъ дѣйствій отправителя груза или другихъ лицъ, капитанъ не можетъ быть освобожденъ отъ отвѣтственности по выданному имъ не оспариваемому коносаменту“ [2]).

Изъ общаго правила объ отвѣтственности по коносаменту возможны исключенія. α) Отвѣтственность по коносаменту отпадаетъ, если содержаніе документа въ моментъ предъявленія не соотвѣтствуетъ его содержанію въ моментъ составленія, что можетъ явиться результатомъ подлога [3]). β) Одностороннее обязательство, выраженное въ коносаментѣ, не имѣетъ абстрактнаго характера. Поэтому, если принятый грузъ погибаетъ безъ вины капитана, приложившаго къ сохраненію его все вниманіе исправнаго возчика,—отвѣтственность по коносаменту отпадаетъ. Въ англійской практикѣ весьма употребительно наименованіе коносамента морскимъ векселемъ, но правильно было замѣчено, что для сравненія недостаетъ существеннаго условія—абстрактности, измѣняющаго характеръ отвѣтственности [4]). γ) За отсутствіемъ въ морскомъ уставѣ запрещенія, подобнаго содержащемуся въ желѣзнодорожномъ уставѣ [5]), всякихъ предварительныхъ соглашеній, клонящихся къ измѣненію или устраненію отвѣтственности, едва ли можно оспаривать силу внесенныхъ въ коносаментъ оговорокъ, направленныхъ къ ограниченію отвѣтственности капитана-судохозяина по коносаменту. Въ практикѣ морского транспорта весьма распространены оговорки: contents unknown, quality unknown, measures, weight, quantity unknown и т. п. Въ допустимости оговорокъ, направленныхъ къ ограниченію отвѣтственности, не сомнѣваются

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 385.
[2]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 1897, № 672.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 385.
[4]) Lehmann, *Lehrbuch des Handelsrechts*, стр. 901.
[5]) Общій Уставъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, ст. 6.

ни на Западѣ [1]), ни въ нашей практикѣ [2]). Размѣръ ограниченія подлежитъ свободному толкованію. Не подлежитъ ограниченію отвѣтственность, поскольку она обусловливается незаконными дѣйствіями капитана.

2. Въ качествѣ распорядительной бумаги, коносаментъ даетъ возможность переносить съ одного лица на другое владѣніе безъ передачи самыхъ вещей [3]). Этотъ результатъ достигается благодаря тому, что никто, кромѣ держателя коносамента, получить грузъ не въ правѣ. Перенесеніе владѣнія передачею коносамента отражается на сдѣлкахъ, предметомъ которыхъ является товаръ, перевозимый моремъ.

a. При продажѣ товара, находящагося на морскомъ суднѣ, передача коносамента замѣняетъ собою ту передачу владѣнія, которая необходима для перехода права собственности съ продавца на покупщика. Сама по себѣ передача коносамента не составляетъ еще передачи собственности внѣ той сдѣлки, къ которой она примыкаетъ, какъ ея завершеніе. Но передача коносамента, какъ перенесеніе владѣнія, создаетъ въ лицѣ держателя документа презумпцію права собственности, доколѣ противное не будетъ доказано [4]). Съ этой точки зрѣнія, не держатель коносамента долженъ доказывать, что имъ пріобрѣтено право собственности по куплѣ-продажѣ, а противная сторона, требующая грузъ, должна доказать, что держатель коносамента не пріобрѣлъ права собственности [5]).

b. При залогѣ товаровъ, перевозимыхъ моремъ, передача коносамента замѣняетъ собою перенесеніе владѣнія на предметъ залога, которое требуется для установленія вещнаго права [6]). Коносаменты, именно благодаря ихъ юридической силѣ, являются однимъ изъ важныхъ способовъ полученія кредита въ банкахъ. Очевидно, банкъ откроетъ кредитъ подъ коносаментъ только подъ условіемъ передачи ему всѣхъ об-

---

1) Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. V, стр. 592; Lexis, въ „*Handbuch des Handels See- und Wechselrechts*“ Эндемана, т. IV, стр. 180.

2) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 1893, № 32.

3) Съ точки зрѣнія дѣйствующаго въ Германіи гражданскаго права держатель коносамента есть mittelbarer Besitzer, а судохозяинъ въ лицѣ своего представителя капитана—unmittelbarer Besitzer (Brandis, *Das deutsche Seerecht*, т. II, стр. 54).

4) Т. X ч. 1, ст. 534.

5) Противъ рѣш. Суд. Деп. Прав. Сен. 17 апрѣля 1906, № 813.

6) Т. X ч. 1, ст. 1671.

разцовъ, чѣмъ устраняется всякая возможность пріобрѣсти владѣніе на грузъ помимо залогодержателя [1]).

Нѣсколько отличный характеръ носитъ коносаментъ по прямому сообщенію, которое за послѣднее время пріобрѣтаетъ все большее значеніе. Пароходное общество, принимая на себя обязанность не только перевезти грузъ по своей линіи, но и передать его другому перевозчику, дѣлаетъ возможнымъ направить товаръ туда, куда они прежде не имѣли доступа. Но другой перевозчикъ, принявшій грузъ отъ перваго, не рискуетъ принять на себя отвѣтственности по коносаменту, не имъ составленному. Поэтому такіе коносаменты, извѣстные подъ именемъ сквозныхъ коносаментовъ (trough bill of lading), и не нормированные ни однимъ законодательствомъ, обладаютъ лишь въ ограниченной степени обычными свойствами коносамента.

§ 162. Обязанности судохозяина.

Литература. Bourgeois, *Les clauses de non-responsabilité dans le contrat d'affrètement*, 1898.

I. Подача судна. Обязанности судохозяина дѣлятся по моменту ихъ выполненія на обязанности при отправленіи, при плаваніи и при достиженіи мѣста назначенія. Первая по времени обязанность судохозяина состоитъ въ томъ, чтобы подать для нагрузки условленное, годное къ рейсу и перевозкѣ груза, наконецъ, вполнѣ снаряженное для плаванія судно.

Подаваемое къ нагрузкѣ судно должно быть тѣмъ самымъ, которое было предусмотрѣно въ договорѣ. Тожественность

---

[1]) Въ рѣш. Суд. Деп. 1907, № 829, судебная инстанція, въ отвѣтъ на указаніе о несоблюденіи банкомъ требованія гражданскихъ законовъ (т. X ч. 1, ст. 1671) при взятіи въ залогъ движимости, обошла вопросъ, рѣшивъ дѣло на основаніи устава банка, и признала, что „въ данномъ случаѣ важенъ и имѣетъ рѣшающее значеніе вопросъ о соблюденіи требованій устава банка, какъ закона спеціальнаго, исключающаго дѣйствіе общаго закона". Косвенно можно заключить, что Сенатъ согласенъ отвергнуть за передачею коносамента значеніе вещнаго момента,—но тогда кредитъ подъ коносаменты немыслимъ, потому, что не можетъ же банкъ принимать въ свое владѣніе масло, кукурузу и т. п.

судна при наймѣ имѣетъ настолько рѣшающее значенiе, что невозможность его подать и предложенiе другого даютъ право нанимателю отступить отъ договора. При фрахтовомъ договорѣ предложенiе къ нагрузкѣ другого судна того же типа, той же быстроты хода, не даетъ основанiя отступать отъ договора. Среди признаковъ, характеризующихъ нанятое судно, является его вмѣстимость, которая обыкновенно предусматривается въ договорѣ и которая должна въ дѣйствительности соотвѣтствовать обѣщанному со стороны судохозяина. Если вмѣстимость окажется меньше условленной [1]), то судохозяинъ отвѣчаетъ передъ нанимателемъ за происшедшiе отъ того убытки, которые могутъ выразиться въ доставкѣ къ мѣсту нагрузки излишняго количества груза, въ необходимости искать другое судно для нагрузки излишка. Если виною обнаруженнаго несоотвѣтствiя окажется капитанъ, то онъ отвѣтствуетъ передъ судохозяиномъ за павшiе на него убытки, помимо уже потерянной части фрахта [2]). Можно представить себѣ рѣдкiй случай, когда вмѣстимость нанятаго судна окажется больше условленной. Можетъ ли капитанъ требовать дополнительнаго фрахта? Очевидно, нѣтъ, потому что вознагражденiе при наймѣ опредѣляется не по единицѣ вмѣстимости. Можетъ ли капитанъ требовать возмѣщенiя убытковъ? Но эти убытки, если бы таковые произошли, напр., вслѣдствiе необходимости дополнить грузъ балластомъ, произошли не по винѣ контрагента. Капитанъ же, виновный въ указанiи меньшой вмѣстимости, понесетъ отвѣтственность передъ судохозяиномъ. Случай этотъ при фрахтовомъ договорѣ не можетъ имѣть мѣста. Наконецъ, возможно, что стороны, при заключенiи договора, не опредѣлили вмѣстимость судна, оно было нанято tel quel,—тогда судохозяинъ не можетъ нести отвѣтственности за то, что судно окажется не въ состоянiи поднять весь доставленный къ нагрузкѣ товаръ [3]).

Условленное по договору судно должно быть въ полной исправности и годнымъ къ совершенiю намѣченной перевозки груза. Устанавливая обязанность подать судно „въ

---

[1]) Законодательства обыкновенно устанавливаютъ % допустимой ошибки, не имѣющей никакого влiянiя на договорныя отношенiя, напр. Франц. торг. код. § 290—4%, Итал. торг. код. § 562—2%.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 388.

[3]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 10 октября 1877 по д. Балашевыхъ.

надлежащей исправности и готовности къ предпріемлемому пути", законъ возлагаетъ ее на капитана [1]), но само собою разумѣется, что отвѣтственность за неточное исполненіе договорныхъ условій переходитъ съ представителя на представляемаго судохозяина. Годность судна (Seetüchtigkeit) понимается съ различныхъ точекъ зрѣнія. Прежде всего имѣется въ виду абсолютная негодность судна къ мореплаванію: судно, дающее течь, превышающую обычную возможность откачиванія, судно съ машиной недѣйствующей, не отвѣчаетъ требованію абсолютной годности,—оно безусловно негодно. Но судно, годное для цѣлей мореплаванія, можетъ оказаться негоднымъ относительно предположеннаго рейса. Способное выдержать плаваніе отъ Одессы до Батума, у береговъ Кавказа и Крыма, оно не годится для отправки изъ Одессы во Владивостокъ. Съ другой стороны, относительная негодность можетъ выразиться въ томъ, что данное судно не приспособлено для перевозки даннаго груза. Напр. судно, только что перевозившее нефть, не годится для нагрузки чаю, невыдерживающаго этого запаха. Когда условлена перевозка мяса, то судно, не имѣющее приспособленій для его храненія на холоду, не отвѣчаетъ цѣли договора. Въ случаѣ, если бы оказалось, что судно не соотвѣтствуетъ условіямъ договора, явно установленнымъ или вытекающимъ изъ намѣченнаго рейса, или изъ свойствъ груза, то отправитель груза въ правѣ отказаться отъ нагрузки, остановить уже начатую, требовать возвращенія уже уплаченнаго фрахта и возмѣщенія понесенныхъ убытковъ. Договоръ найма судна падаетъ, но, конечно, негодность судна нуждается въ удостовѣреніи, и степень ея можетъ рѣшить вопросъ о сохраненіи или разрушеніи силы договора.

Условленное и годное судно должно быть снаряжено для преднамѣченнаго рейса. Судно должно быть „снабжено всѣми снастями, людьми и припасами для предпріемлемаго пути" [2]) а примѣняясь къ современнымъ условіямъ мореплаванія, оно должно быть обезпечено достаточнымъ количествомъ каменнаго угля. Снаряженіе составляетъ ближайшую задачу капитана, но отвѣтственность за недостатки падаетъ на судохозяина. Наниматель судна или фрахтователь

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 386, п. 1.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 387.

не въ правѣ, ссылаясь на недостатокъ топлива или съѣстныхъ припасовъ или незначительность корабельной команды, отступать отъ договора, но обнаруженныя въ пути послѣдствія отъ недостатковъ снаряженія даютъ право искать возмѣщенія произведенныхъ тѣмъ убытковъ, напр. въ случаѣ замедленія, происшедшаго отъ необходимости зайти въ непредусмотрѣнный портъ для пополненія запасовъ угля.

Условленное, годное и снаряженное судно должно быть своевременно предоставлено для нагрузки. Если въ договорѣ не предусмотрѣнъ срокъ, когда судно должно быть вполнѣ готово, то такой срокъ опредѣляется мѣстными обычаями. Однако просрочка въ подачѣ судна къ нагрузкѣ сама по себѣ не служитъ основаніемъ къ разрушенію договора [1]), не освобождаетъ стороны отъ ихъ обязанностей, а является только поводомъ для нанимателя требовать отъ судохозяина вознагражденія за убытки. Когда опозданіе произошло отъ обстоятельствъ, независѣвшихъ отъ судохозяина, напр. вслѣдствіе бури, помѣшавшей разгрузкѣ прибывшаго на этомъ суднѣ груза, вслѣдствіе неожиданнаго карантина,—неисполнительности нѣтъ, а слѣдовательно не можетъ быть рѣчи о возмѣщеніи убытковъ. Конечно, опозданіе имѣетъ свои предѣлы. Грузоотправитель не обязанъ ожидать сверхъ того времени, какое обыкновенно требуется для приготовленія судна къ плаванію и нагрузкѣ, и за которымъ можно предполагать намѣреніе судохозяина или капитана отступить отъ договора.

Судно должно быть поставлено такъ, чтобы сдѣлать возможной и облегчить нагрузку. Если въ договорѣ предусмотрѣно мѣсто, гдѣ должно встать судно для нагрузки, то только тамъ и будетъ исполнена обязанность предоставить судно въ пользованіе нанимателя, и до того послѣдній не обязанъ приступать къ нагрузкѣ. Если въ договорѣ указанъ только портъ, изъ котораго судно должно отправиться съ грузомъ, то вопросъ о томъ, должно ли судно подойти къ самой пристани или отдать якори на нѣкоторомъ отдаленіи, рѣшается на основаніи мѣстныхъ условій. Конечно, для нанимателя невыгодно, если судно останавливается далеко и къ нему приходится подвозить товаръ на меньшихъ судахъ, что значительно увеличиваетъ стоимость нагрузки.

---

[1]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 8 марта 1882, по д. Камбосели.

По приведеніи судна въ полную исправность капитанъ обязанъ извѣстить нанимателя о готовности принять грузъ.

II. Нагрузка. Производится ли нагрузка средствами и силами нанимателя или страхователя, надзоръ за нею и порядокъ ея лежатъ всегда на капитанѣ. Отправитель, даже если нанято все судно, не можетъ настаивать, чтобы ему предоставлена была полная свобода при нагрузкѣ, потому что наиболѣе выгодное использованіе нанятаго помѣщенія способно грозить несчастіемъ судну. Груженіе предполагаетъ значительныя техническія знанія, которыя должны быть усвоены капитаномъ. Если онъ несетъ отвѣтственность за судно и грузъ, то, очевидно, онъ же долженъ наблюдать, чтобы нагрузка была произведена правильно. Если наниматель не въ правѣ требовать, чтобы нагрузка предоставлена была его усмотрѣнію, то и капитанъ не въ правѣ оправдываться тѣмъ, что нагрузка производилась безъ его вѣдома и направленія [1]). Однако, насколько дѣло идетъ не объ опасности для судна и груза въ цѣлости, а объ опасности для отдѣльныхъ частей его отъ вредной для его свойствъ укладки, капитанъ не отвѣчаетъ при наймѣ судна: въ своемъ помѣщеніи наниматель хозяинъ, и, если онъ уложитъ товары такъ, что одна часть испортитъ другую, то вина падаетъ на самого грузоотправителя.

Весь этотъ вопросъ, существенный при наймѣ судна, теряетъ свое значеніе при фрахтовомъ договорѣ, въ которомъ не можетъ быть и рѣчи объ усмотрѣніи грузоотправителя [2]).

Судно обладаетъ помѣщеніями весьма различнаго достоинства, но, при отвѣтственности судохозяина за принятые по фрахтовому договору товары, распредѣленіе груза по помѣщеніямъ должно быть предоставлено капитану. Однако нѣкоторыя законодательства считаютъ своимъ долгомъ запретить капитану помѣщать грузимые товары безъ согласія отправителя на верхней палубѣ, привѣшивать къ бортамъ и вообще подвергать ихъ возможному дѣйствію дождя, вѣтра, волнъ [3]). Хотя наше законодательство не даетъ такихъ прямыхъ указаній, но слѣдуетъ думать, что и у насъ такое размѣщеніе груза не будетъ удовлетворять требованію

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 386, п. 3.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 390.
[3]) Франц. торг. код. § 229; Герм. торг. код. § 566, п. 1.

должной осторожности въ складкѣ, потому что подвергаетъ грузъ чрезмѣрнымъ морскимъ опасностямъ [1]).

За чей счетъ производится нагрузка? Конечно, это прежде всего зависитъ отъ соглашенія. При молчаніи слѣдуетъ отличать фрахтовый договоръ отъ найма судна. При наймѣ судна нагрузка должна производиться за счетъ отправителя, потому что предоставленіемъ помѣщенія на своемъ суднѣ судохозяинъ исполнилъ свою обязанность. При фрахтовомъ же договорѣ товары сдаются капитану, а потому доставка ихъ на судно есть дѣло грузоотправителя, принятіе ихъ и размѣщеніе на суднѣ есть дѣло капитана. Соотвѣтственно должны распредѣлиться и расходы.

III. Своевременное отправленіе. Судно, окончившее нагрузку, должно немедленно отправляться въ путь. Это отправленіе должно прежде всего сообразоваться съ назначеннымъ въ договорѣ днемъ [2]).

Возможно, что, несмотря на назначенный день, судно не можетъ выйти въ море, потому что не окончена нагрузка по винѣ самого отправителя. Очевидно, что просрочка въ отправленіи не можетъ вызвать отвѣтственности капитана и даже, напротивъ, даетъ ему право требовать возмѣщенія убытковъ, происшедшихъ отъ потерянныхъ для судна дней. Возможно, что выйти въ море не представляется возможнымъ вслѣдствіе дѣйствія силъ природы, напр. вѣтра, ледохода, или враждебныхъ человѣческихъ силъ, напр. при объявленіи войны, при блокадѣ порта, при наложеніи эмбарго. Такая задержка въ отправленіи не можетъ быть поставлена въ вину ни той, ни другой сторонѣ, а потому о возмѣщеніи убытковъ не должно быть рѣчи. Однако, если дѣйствіе какой либо причины оказывается настолько продолжительнымъ, что возникаетъ угроза для нагруженнаго товара, или обнаруживается экономическая безполезность рейса, договоръ можетъ быть нарушенъ и товаръ выгруженъ обратно.

Внѣ указанныхъ сейчасъ случаевъ капитанъ, а за нимъ и судохозяинъ, несутъ отвѣтственность за промедленіе, вызванное неисправностью судна, опоздалымъ запасомъ угля и провіанта, несвоевременнымъ исполненіемъ таможенныхъ

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 390.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 386, п. 4.

обрядностей [1]) и т. п. Можетъ возникнуть вопросъ, обязано ли судно уйти въ море немедленно по окончаніи нагрузки, если бы послѣдняя была закончена до назначеннаго срока? Возможно скорое отправленіе въ интересахъ обѣихъ сторонъ—судохозяину выгодно, чтобы судно скорѣе оборачивалось въ рейсахъ. Поэтому, если нагрузка окончена ранѣе срока, отправители могутъ требовать немедленнаго выхода, потому что срокъ назначенъ не въ интересѣ судохозяина. Однако, если капитанъ докажетъ, что въ виду назначеннаго срока онъ не успѣлъ запастись углемъ, провіантомъ, людьми, документами,—на него не падаетъ отвѣтственность за промедленіе.

Въ случаѣ промедленія въ отправленіи, которое не можетъ найти себѣ оправданія, судохозяинъ обязанъ платить „за простой" неустойку, сколько въ договорѣ за каждыя сутки положено [2]).

IV. Своевременная доставка. Съ выходомъ въ море, капитанъ обязанъ стараться, чтобы плаваніе было совершено „со всевозможною поспѣшностью" [3]). Своевременность доставки обусловливается строгимъ соблюденіемъ двухъ требованій: a) судно должно идти по кратчайшему направленію, насколько тому не препятствуютъ условія безопаснаго плаванія, и b) судно не должно заходить и задерживаться въ портахъ, не предусмотрѣнныхъ соглашеніемъ.

Когда судно нанимается полностью однимъ лицомъ, капитанъ обязанъ идти непосредственно къ мѣсту назначенія, предусмотрѣнному договоромъ. Когда судно совершаетъ правильные, заранѣе объявленные рейсы, и принимаетъ грузы отъ разныхъ отправителей, то капитанъ долженъ въ точности соблюдать росписаніе. При прямомъ рейсѣ, капитанъ не въ правѣ заходить куда бы то ни было, и долженъ прямо направляться въ тотъ портъ, который составляетъ конечную цѣль. При круговомъ рейсѣ, капитанъ въ правѣ заходить только въ тѣ пункты, которые предусмотрѣны въ объявленномъ росписаніи, и задерживаться тамъ не свыше времени, какое требуется по условіямъ выгрузки и нагрузки. Убытки, происшедшіе отъ промедленія въ доставкѣ груза вслѣдствіе

---

[1]) Т. VI, Уставъ таможенный, ст. 20.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 392.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 386. п. 4, и 391.

захода въ непоименованный портъ или чрезмѣрной въ портѣ задержки, падаютъ на судохозяина [1]).

Поврежденія судна въ пути и вызванная тѣмъ необходимость зайти въ ближайшій портъ для исправленія не можетъ имѣть никакихъ послѣдствій для отвѣтственности судохозяина, если задержка произошла отъ независящихъ обстоятельствъ, напр. бури, столкновенія. Въ этомъ случаѣ ни судохозяинъ не можетъ требовать увеличенія фрахтовыхъ денегъ за продолженное время плаванія, ни грузоотправитель—вознагражденія за просроченную доставку [2]). Но если поврежденіе, вызвавшее необходимость починокъ, явилось слѣдствіемъ дурного состоянія парохода, въ какомъ онъ вышелъ въ море, и неумѣлаго управленія имъ, то грузоотправитель въ правѣ требовать, чтобы ему были возмѣщены убытки, которые онъ понесъ отъ задержки его товаровъ. Эти убытки выразятся въ разницѣ между цѣною, какую товары, составлявшіе грузъ, имѣли въ день условленной доставки, и цѣною, какую они имѣютъ въ день дѣйствительной доставки [3]). Помимо колебанія курса, убытки могутъ выразиться и въ ухудшеніи качествъ перевозимыхъ товаровъ отъ слишкомъ продолжительнаго пребыванія ихъ въ пути. Обязанность доказать, что опозданіе прибытія морского судна къ мѣсту назначенія вызвано было независящими причинами, лежитъ на капитанѣ, потому что грузоотправитель лишенъ всякой возможности слѣдить за судномъ и условіями его плаванія.

Поврежденія могутъ оказаться настолько значительными, что судно потребуетъ весьма значительной остановки или даже окажется совсѣмъ не въ состояніи выполнить свое назначеніе. Законъ нашъ „не запрещаетъ“ капитану, если продолжительная задержка угрожаетъ грузоотправителямъ значительными убытками, нанять иное судно для выполненія условленнаго рейса [4]). Давая ему такое право, законъ забываетъ сказать, не составляетъ ли это его обязанности. Оставленіе груза на долгое время въ промежуточномъ портѣ,

---

1) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 4 іюня 1874, по д. Анатро.

2) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 15 іюля 1878 по д. Кошаевъ, рѣш. Гражд. Кас. Деп. 1885, № 38, по д. Кошелевой.

3) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 14 мая 1879 по д. Гендельмана.

4) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 393.

вынужденнаго испытывать всѣ неудобства ремонта судна, на которомъ онъ нагруженъ, утрата имъ своихъ свойствъ, которая отзовется въ ихъ биржевой цѣнности,—все это обстоятельства, которыя обнаружили бы высокое невниманіе со стороны капитана къ интересамъ грузоотправителей. Поэтому наемъ другого судна для окончанія рейса входитъ въ кругъ тѣхъ задачъ, которыя вытекаютъ изъ основной задачи—доставить грузъ своевременно и въ цѣлости къ мѣсту назначенія.

Можетъ, однако, возникнуть еще одинъ вопросъ,—не обязанъ ли капитанъ, въ указанномъ случаѣ замедленія, вмѣсто того, чтобы отправить грузъ на новомъ суднѣ, продать грузъ на мѣстѣ. Возможно, что для грузоотправителя такой выходъ окажется самымъ выгоднымъ: онъ избавляется отъ фрахта за остальной путь, и мѣстная цѣна выше, чѣмъ въ условленномъ портѣ. Но продавая на мѣстѣ грузъ, капитанъ рискуетъ причинить грузоотправителю большіе убытки, напр. если доставка въ условленный портъ связана съ неустойкой. А главное, идя на встрѣчу интересамъ грузоотправителя, капитанъ нарушаетъ интересы судохозяина, чьимъ представителемъ онъ является, потому что при такомъ исходѣ онъ теряетъ фрахтъ. Поэтому слѣдуетъ признать, что капитанъ въ правѣ продать на мѣстѣ грузъ только въ случаѣ обнаруженной полной невозможности продолжать плаваніе на своемъ суднѣ и невозможности найти подходящее другое. Капитанъ отвѣчаетъ за выборъ новаго судна (culpa in eligendo). Если онъ докажетъ, что въ выборѣ новаго судохозяина имъ приложено все вниманіе, предполагаемое въ опытномъ капитанѣ, отвѣтственность за дальнѣйшее плаваніе переходитъ на новаго судохозяина.

По поводу найма другого судна для продолженія рейса, возникаютъ вопросы о расчетѣ между судохозяиномъ и грузоотправителемъ.

1. Возможенъ случай, что второе судно возьметъ за свой путь плату, въ точности соотвѣтствующую оставшемуся разстоянію. Тогда не возникаетъ никакихъ затрудненій и осложненій въ расчетахъ. Но едва ли не самымъ частымъ будетъ тотъ случай, когда второе судно потребуетъ нѣсколько большей суммы, по сравненію съ той, какая причиталась бы за остальной путь по предварительному расчету. Допустимъ, что вся фрахтовая сумма равняется 10.000 рублей, что судно совершило половину пути и продолжать далѣе плаваніе не

въ состоянiи. Если бы капитанъ второго судна назначилъ фрахтъ въ 5.000 рублей, дѣло обстояло бы совершенно просто. Но, если онъ потребовалъ 6.200 рублей, то возникаетъ вопросъ, на кого долженъ пасть излишекъ въ 1.200 рублей: на отправителя или на судохозяина? Слѣдуетъ различать невозможность продолжать путь, наступившую вслѣдствiе вины капитана и вслѣдствiе независящихъ обстоятельствъ.

a. При первомъ предположенiи капитанъ не въ правѣ утверждать, что, совершивъ половину дороги, онъ исполнилъ часть договора, а потому въ правѣ требовать въ свою пользу фрахта, соотвѣтственно уже пройденному разстоянiю. Доставить товаръ не въ тотъ портъ, который былъ условленъ, оставить грузъ въ мѣстѣ, гдѣ отправитель можетъ не имѣть своего представителя, значитъ вовсе не исполнить договора. Только посредствомъ найма новаго судна и доставки груза при его помощи въ мѣсто назначенiя капитанъ и судохозяинъ освобождаются отъ обвиненiя въ неисправности. Поэтому право на часть фрахтовой суммы, соотвѣтственно пройденному пути, капитанъ перваго судна можетъ прiобрѣсти лишь съ доставкою груза въ мѣсто назначенiя, хотя бы на чужомъ суднѣ. Слѣдовательно, окончанiе перевозки совершается на средства судохозяина, и онъ одинъ долженъ нести убытокъ отъ повышенiя фрахта, т. е. въ его пользу остается только разница между всей суммой условленнаго фрахта и суммой фрахта, уплачиваемаго второму судну.

b. При второмъ предположенiи, когда поврежденiе судна и связанная съ тѣмъ прiостановка явились независимо отъ капитана, нельзя возлагать на него весь убытокъ, происходящiй отъ случайности и выражающiйся въ излишкѣ фрахта. Договоръ не исполненъ, потому что не могъ быть исполненъ, онъ исполненъ лишь настолько, насколько можно было исполнить. Въ этомъ случаѣ судохозяинъ могъ бы совершенно освободить себя отъ отвѣтственности за происшедшiй ущербъ, но не можетъ и оставить въ свою пользу фрахта за пройденное разстоянiе. Законъ нашъ разрѣшаетъ этотъ случай въ томъ направленiи, что происшедшее отъ перегрузки возвышенiе фрахта распредѣляетъ между судохозяиномъ и грузохозяевами: $^2/_3$ излишка фрахта уплачиваетъ судохозяинъ и $^1/_3$ грузохозяинъ [1]). Въ данномъ при-

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, стт. 393 и 465.

мѣрѣ первый уплатилъ бы 800 рублей, а второй—400 рублей, такъ что за условленный рейсъ судохозяинъ получитъ не 10.000, а только 9.200, а грузохозяину перевозка товаровъ обойдется не въ 10.000 рублей, а въ 10.400 рублей.

2. Мы предположили, что наемъ новаго судна вызываетъ увеличеніе фрахта. Хотя рѣдко, но бываетъ, что наемъ приведетъ къ пониженію фрахта, когда второй судохозяинъ соглашается везти грузъ за сумму меньшую той, какая слѣдовала бы по соразмѣрности съ оставшимся разстояніемъ, напр. въ приведенномъ примѣрѣ не 5.000, а 4.000 рублей. Чью выгоду составляетъ эта разность? Слѣдуетъ признать, что она приходится полностью на долю судохозяина, потому что грузоотправитель является лицомъ постороннимъ въ новомъ договорѣ, а первый договоръ выполняется въ точности согласно первоначальнымъ предположеніямъ грузоотправителемъ. Другими словами, капитанъ перваго судна оставитъ въ пользу своего судохозяина весь фрахтъ въ размѣрѣ 10.000 рублей, отдавъ изъ нихъ 4.000 второму судохозяину.

V. Храненіе груза. Взявши на себя обязанность перевезти товары, судохозяинъ въ лицѣ капитана долженъ позаботиться и о сохраненіи перевозимаго. По разъясненію нашей практики, „договоръ перевозки налагаетъ на фрахтовщика не только обязанность перемѣщенія предметовъ, но и обязанность охраненія ихъ, а потому, независимо отъ того, принялъ ли фрахтовщикъ товаръ на страхъ или нѣтъ, онъ отвѣчаетъ за всѣ убытки, происшедшіе отъ случаевъ, устраняемыхъ обыкновенною заботливостью, но неустраненныхъ вслѣдствіе упущенія фрахтовщика“ [1]). Принципъ отвѣтственности за сохранность ввѣреннаго груза прямо признанъ въ нашемъ законѣ [2]). Необходимо разсмотрѣть условія и предѣлы этой отвѣтственности.

а. Законъ имѣетъ въ виду тотъ вредъ, который производится причиненіемъ дѣйствительнаго ущерба перевозимому грузу, какъ-то, когда товары „упадутъ или утонутъ, попортятся или повредятся“. Капитанъ, помимо правильной нагрузки, долженъ предупреждать, чтобы товары не подмокли отъ перекидныхъ волнъ или отъ открытыхъ люковъ, грузъ

---

[1]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 12 мая 1894, № 665, по д. Тиханова и Калите.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 389.

можетъ пострадать отъ сильной качки, столкновеніемъ ящиковъ, бочекъ. Во время стоянки въ порту товарамъ могутъ угрожать воры. Капитанъ долженъ предупреждать поврежденіе, а въ случаѣ происшедшаго поврежденія стараться исправить, напр. высушивать подмокшіе товары на солнцѣ и на вѣтрѣ, вентилировать трюмы и т. п.

b. Законъ заявляетъ, что грузъ находится на отвѣтственности капитана. Слѣдуетъ ли отсюда вывести, что поврежденіе или гибель ввѣреннаго судохозяину груза падаютъ на капитана, а не на судохозяина? Законъ признаетъ, что если вредъ причиненъ виною или нерадѣніемъ капитана, то послѣдній и обязанъ весь таковой вредъ или уронъ вознаградить сполна. Значитъ за вредъ, происшедшій по винѣ капитана, въ первую голову отвѣчаетъ онъ самъ, а за нимъ уже выступаетъ судохозяинъ. Дѣйствія подчиненнаго капитану экипажа должны разсматриваться какъ дѣйствія его самого, и, хотя ему предоставляется взыскать причиненный служащими убытокъ посредствомъ вычета изъ ихъ платы, но передъ грузохозяевами отвѣтствуетъ онъ самъ.

c. Въ предѣлахъ какого времени несетъ капитанъ отвѣтственность за ввѣренный ему грузъ? Законъ говоритъ: „съ того самаго часа, какъ на оные (товары) положатся корабельныя тали“. Это уже моментъ внесенія ихъ на самое судно. Но грузъ могъ быть доставленъ въ контору пароходнаго общества, сложенъ въ пакгаузъ и тамъ погибнуть, или повредиться, напр., отъ пожара. До нагрузки на судно капитанъ не можетъ нести отвѣтственности за сохранность товаровъ, а потому отвѣтственность за нихъ лежитъ на самомъ судохозяинѣ на общихъ гражданскихъ началахъ.

d. Капитанъ не несетъ отвѣтственности за поврежденія, которыя произошли отъ свойствъ груза, напр., когда перевозимый скотъ не выдерживаетъ сильной качки. При этомъ однако необходимо устранить предположеніе, что гибель произошла отъ дурного размѣщенія животныхъ на суднѣ. Пока цѣла оболочка, въ который грузъ доставленъ на судно, капитанъ не отвѣчаетъ за измѣненія, происшедшія внутри, если только не будетъ доказано, что съ грузомъ обращались необыкновенно грубо, напр. бросали ящики такъ сильно, что ломались внутри ихъ вещи, хорошо упакованныя. Капитанъ не несетъ отвѣтственности за поврежденія, которыя произошли по винѣ самого отправителя. Напр., отправитель

избралъ по дешевизнѣ верхнюю палубу для склада своего груза, который испортился отъ перекатившейся волны, или отъ проливного дождя. Капитанъ не несетъ отвѣтственности за поврежденія, которыя произошли несмотря на принятіе имъ мѣръ, какія долженъ былъ принять каждый исправный перевозчикъ. Напр., изъ машиннаго отдѣленія паръ попалъ въ трюмъ и попортилъ товаръ подмочкой, а капитанъ въ ближайшемъ портѣ не воспользовался продолжительной остановкой и не подвергъ товаръ просушкѣ.

Нѣсколько иначе должна быть построена отвѣтственность капитана при наймѣ судна. Если при фрахтовомъ договорѣ товары всегда ввѣряются капитану, то при наймѣ судна наниматель лично или черезъ довѣреннаго, т. наз. суперкарга, сохраняетъ за собою наблюденіе за грузомъ. Въ этомъ случаѣ надзоръ капитана отступаетъ передъ надзоромъ самого хозяина груза. Однако и при наймѣ судна грузъ можетъ остаться подъ исключительнымъ надзоромъ капитана, и тогда отвѣтственность капитана будетъ такою же, какъ и при фрахтовомъ договорѣ.

Существеннымъ представляется вопросъ о распредѣленіи доказательствъ, обязанъ ли грузохозяинъ доказывать, что товары погибли или испортились по винѣ капитана, или капитанъ долженъ доказать, что гибель или поврежденіе произошли не по его винѣ, а по несчастному случаю? Въ виду того, что товары ввѣряются капитану, что грузохозяинъ фактически лишенъ возможности слѣдить за дѣйствіями капитана,—слѣдуетъ возложить на капитана обязанность доказать, что онъ относился къ грузу какъ исправный перевозчикъ [1]).

VI. Сдача груза. Если судно нанято однимъ лицомъ и товары нагружены безъ коносамента, то выгрузка можетъ быть произведена въ любомъ промежуточномъ портѣ, по указанію нанимателя. Если же грузъ сданъ по фрахтовому договору, то со стороны капитана представляется рискованнымъ сдать грузъ до мѣста назначенія, безъ твердой увѣренности, что ему предъявлены всѣ образцы коносамента.

По прибытіи судна въ мѣсто назначенія капитанъ обязанъ сдать грузъ въ надлежащей исправности [2]). Эта ис-

---

[1]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 7 марта 1873 по д. Немышова; 1884, № 640, 1886, № 2025.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 386, п. 5.

правность обусловливается тѣмъ, гдѣ, кому и въ какомъ состоянiи будетъ сданъ грузъ.

Какъ при отправленiи, такъ и по прибытiи судна возбуждается вопросъ, гдѣ должно стать судно, чтобы производить разгрузку. Если судно находится всецѣло въ распоряженiи одного нанимателя, то капитанъ долженъ поставить свое судно такъ, чтобы это было наиболѣе удобно для разгрузки, сообразуясь при этомъ съ указанiями грузохозяина. Такой выборъ мѣста въ интересѣ послѣдняго можетъ быть отклоненъ капитаномъ лишь настолько, насколько требованiе грузохозяина оказывается въ противорѣчiи съ осадкой судна и съ мѣстными полицейскими условiями, согласно обычному условiю договорному: so near thereunto, as she may safely get. Когда же судно везетъ на себѣ грузъ многихъ лицъ, то капитанъ, при входѣ въ портъ, долженъ сообразоваться съ мѣстными обычаями и распоряженiями, но во всякомъ случаѣ стать по возможности ближе, чтобы сократить расходы по разгрузкѣ. Судно, принадлежащее акцiонерной компанiи, можетъ имѣть свою пристань, гдѣ оно и должно остановиться. Глубокiе порты допускаютъ подходъ судовъ къ самому берегу, напр. въ Ригѣ, и капитанъ не исполнитъ своей обязанности, если при такихъ условiяхъ не остановится у самой пристани. Когда глубокая осадка судна и мелкiй портъ не допускаютъ такого удобнаго для грузохозяина способа выгрузки, то капитанъ долженъ отдать якорь по возможности ближе отъ берега.

Мѣсто остановки осложняется условiями таможеннаго осмотра. Судно можетъ быть остановлено у насъ въ передовомъ таможенномъ учрежденiи, если не имѣетъ пропуска непосредственно въ портъ [1]). Мѣсто постановки судна для выгрузки, а также районъ, въ предѣлахъ котораго могутъ быть выгружаемы суда, опредѣляются таможеннымъ надзоромъ. Перемѣна означеннаго мѣста безъ разрѣшенiя не дозволяется [2]). Грузы принимаются таможнею одновременно съ выгрузкою. Принятымъ грузамъ производится повѣрка по грузовымъ документамъ [3]). Товары и предметы, принятые таможнею, перевозятся въ оную, подъ ея надзоромъ, по рас-

---

[1]) Т. VI, Уставъ таможенный, ст. 141.
[2]) Т. VI, Уставъ таможенный, ст. 185.
[3]) Т. VI, Уставъ таможенный, ст. 193.

поряженію и за счетъ заинтересованныхъ въ этихъ товарахъ лицъ, если они явились [1]). Получить товары можно только изъ таможни.

Производится ли разгрузка непосредственно изъ судна на берегъ или при посредствѣ таможни, расходы, сопряженные съ этимъ процессомъ, при сомнѣніи, должны падать на получателя. Эти расходы заключаются въ наймѣ перевозочныхъ или передаточныхъ судовъ (лейхтеры) для перегрузки съ пришедшаго судна на меньшія, способныя подойти къ самому берегу; въ наймѣ грузчиковъ, усиліями которыхъ товары выносятся съ судна на берегъ или на лейхтеры; въ возмѣщеніи издержекъ, вызываемыхъ таможенными обрядностями.

Грузъ выдается капитаномъ тому, кто представитъ ему подписанный имъ коносаментъ [2]). Въ виду передаваемости этой распорядительной бумаги, капитанъ не можетъ заранѣе знать то лицо, которое имѣетъ право на полученіе груза. Поэтому капитанъ не обязанъ сообщать о прибытіи груза лицу, обозначенному въ коносаментѣ получателемъ, если только ему не дано спеціальное порученіе этого рода. Онъ можетъ только довести до общаго свѣдѣнія мѣстныхъ жителей о прибытіи судна такого-то наименованія съ такимъ-то грузомъ, можетъ вывѣсить номера коносаментовъ на пристани, на биржѣ, опубликовать ихъ въ газетахъ. Но закономъ нашимъ такая обязанность на капитана не возложена.

Если бы коносаментъ выдавался всегда въ одномъ экземплярѣ, то выдача груза получателю не возбуждала бы сомнѣній. Выдавъ грузъ предъявителю коносамента, удостовѣрившему правильность перехода къ нему бумаги по надписи въ обмѣнъ на самый документъ, капитанъ былъ бы совершенно обезпеченъ отъ чьихъ либо притязаній. Но вопросъ осложняется установившимся обычаемъ выдавать коносаменты въ нѣсколькихъ образцахъ, которые могутъ разойтись по разнымъ рукамъ. Кому въ этомъ случаѣ долженъ капитанъ выдать грузъ, чтобы не подвергнуться отвѣтственности?

За грузомъ можетъ явиться сначала одинъ держатель коносамента, а потомъ другой держатель второго образца.

---

[1]) Т. VI Уставъ таможенный, ст. 209.
[2]) Т. XI ч. 2. Уставъ торговый, ст. 398.

Выдавъ грузъ первому, капитанъ продолжаетъ быть отвѣтственнымъ и передъ другимъ правильнымъ держателемъ коносамента. Во избѣжаніе такого послѣдствія обыкновенно принимается оговорка англійскихъ коносаментовъ: The one of which Bills being accomplished, the others to stand void, т. е. выдача груза по одному образцу освобождаетъ отъ выдачи по другимъ. За отсутствіемъ такой оговорки, капитанъ поступитъ благоразумно, если потребуетъ предъявленія всѣхъ образцовъ.

За грузомъ могутъ явиться одновременно нѣсколько держателей разныхъ образцовъ. Германское право въ этомъ случаѣ предоставляетъ капитану право сдать грузъ въ депозитъ, а претендентамъ на грузъ разрѣшить споръ между собою въ судебномъ порядкѣ [1]). Нашъ законъ такого права капитану не даетъ. Поэтому онъ долженъ выдать грузъ правильному держателю коносамента. Такимъ долженъ быть признанъ тотъ изъ нѣсколькихъ претендентовъ, въ чью пользу раньше всего сдѣлана передаточная надпись, по началу prior tempore potior jure. Если бы капитанъ, выдавъ грузъ держателю коносамента, встрѣтился съ требованіемъ того же груза, исходящимъ отъ лица, въ пользу котораго на его образцѣ сдѣлана болѣе ранняя надпись,—ему придется отвѣчать за свою неосторожность.

Вопросъ о томъ, кому долженъ выдать грузъ капитанъ, разсмотрѣнный нами сейчасъ, не предрѣшаетъ вопроса о томъ, кто долженъ считаться собственникомъ выданнаго груза: тотъ ли, чье право на грузъ по коносаменту установлено болѣе раннею надписью, или тотъ, кто раньше пріобрѣлъ владѣніе грузомъ. Придавая значеніе коносаменту, какъ распорядительной бумагѣ, значеніе символической передачи, мы признаемъ, что право собственности устанавливается въ пользу того, кто ранѣе пріобрѣлъ право по передаточной надписи [2]).

---

[1]) Герм. торг. код. § 646.

[2]) Въ этомъ смыслѣ рѣшаетъ вопросъ французская судебная практика (Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. V, стр. 492). Напротивъ, германское законодательство разрѣшаетъ споръ въ пользу того, кто первый пріобрѣлъ реальное владѣніе. Герм. торг. код. § 648.

§ 163. Обязанности грузохозяина.

Литература. Denisse, *Du fret considéré dans les raports avec l'abandon, l'affrètement, la contribution aux avaries*, 1891; Foucault, *Des obligations de l'affreteur*, 1901.

I. Своевременная нагрузка. Отправитель груза, нанявшій все судно, или часть его или опредѣленное мѣсто на суднѣ, обязанъ своевременно доставить товары и нагрузить ихъ [1]), чтобы не задерживать отправленія судна и тѣмъ не заставлять судохозяина терять въ эксплоатаціи. Съ этою цѣлью договоромъ, а за молчаніемъ его—обычаемъ, устанавливается опредѣленное время для нагрузки, за которое отправитель ничего не платитъ. Это время безплатнаго ожиданія со стороны капитана носитъ названіе staries, а по нашей транскрипціи,—сталійныхъ дней [2]).

При опредѣленіи этого періода времени договоромъ стороны могутъ согласиться, что теченіе срока принимается безпрерывное (running days), или же съ исключеніемъ дней не рабочихъ (working days), при чемъ перерывы оправдываются какъ праздниками, такъ и дѣйствіемъ силъ, препятствующихъ нагрузкѣ, какъ проливной дождь, буря и др. При молчаніи договора, заведенный порядокъ исчисляетъ безплатный періодъ нагрузки одними рабочими днями [3]). Начальный моментъ этого періода опредѣляется извѣщеніемъ со стороны капитана о готовности судна принять грузъ, при чемъ такой готовности нѣтъ, пока не закончена разгрузка привезенныхъ товаровъ. Самый день извѣщенія идти въ счетъ не можетъ, потому что извѣщеніе можетъ быть сдѣлано настолько поздно, что использовать этотъ день не представляется уже возможнымъ.

Если капитанъ договорился со многими лицами взять отъ нихъ товары на судно и условился идти въ путь въ на-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 400.

[2]) Staries, days for lading, lay days, jours de planche, Ladezeit.

[3]) Напр. для Одессы признано, что отправитель не обязанъ производить нагрузку въ воскресные и праздничные дни, а также въ дождливую и снѣжную погоду. Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 2 ноября 1895, № 1142 по д. Кристи.

значенный день, то онъ долженъ отправиться въ путь, не дожидаясь ни часа [1]). Слѣдовательно въ этомъ случаѣ при различномъ началѣ теченія срока окончаніе его для всѣхъ грузоотправителей совпадаетъ. Чаще, однако, при нѣсколькихъ нанимателяхъ, при наймѣ à la cuillette, не опредѣляется вовсе срокъ окончанія нагрузки, но каждому изъ грузоотправителей вмѣняется производить нагрузку возможно скорѣе, при чемъ приходится снова обращаться къ мѣстнымъ обычаямъ, чтобы опредѣлить, сколько возможно грузить даннаго товара на судно даннаго типа въ данное время года.

По истеченіи времени, предоставленнаго для нагрузки, наступаетъ новый періодъ, называемый по нашему закону простоемъ [2]), простойными днями, сверхсталійными днями [3]). Наступленіе простойныхъ дней влечетъ за собою рядъ послѣдствій.

a. Грузоотправитель обязанъ платить за каждые сутки простоя опредѣленную въ договорѣ неустойку. Отсутствіе условленной неустойки даетъ капитану право искать вознагражденія за убытки, причиненные просрочкою въ исполненіи контрагентомъ своей обязанности.

b. Дѣйствіе силъ, препятствующихъ нагрузкѣ помимо вины грузоотправителя, оказывается различнымъ въ первый и во второй періодъ. Задержка въ нагрузкѣ, вызванная непреодолимою силою въ первый періодъ, ведетъ къ исключенію изъ счета тѣхъ дней, когда работа была невозможна. Напротивъ, задержка въ нагрузкѣ, вызванная тѣми же причинами во второй періодъ, не освобождаетъ отъ платежа неустойки, потому что грузоотправитель находится in mora [4]).

c. Если нагрузка не началась въ первый періодъ и нѣтъ никакихъ указаній на намѣреніе грузоотправителя приступить къ нагрузкѣ, то капитанъ въ правѣ считать договоръ нарушеннымъ со стороны контрагента, отступиться и приступить къ заключенію новаго договора по зафрахтованію. Въ то же время онъ въ правѣ искать съ перваго грузоот-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 403.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 401.

[3]) Surestaries, demurrage days, Ueberliegezeit.

[4]) Противоположное, неправильно обоснованное рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 12 марта 1893, № 15, по д. торговаго дома „Твиди и К°“.

правителя простойной неустойки до отдачи судна новому грузоотправителю. Если капитану не удастся отдать судно въ наемъ, то онъ въ правѣ взыскивать съ контрагента, самовольно отступившаго отъ договора, всю провозную плату, „какъ будто бы товары отвезены были“.

II. Грузимые товары. Наниматель судна долженъ доставить тотъ самый грузъ, какой былъ условленъ въ договорѣ. Капитанъ не обязанъ принимать другого товара, напр. вмѣсто зернового хлѣба каменный уголь или желѣзо, если предлагаемый къ нагрузкѣ товаръ требуетъ особыхъ приспособленій или способенъ угрожать товарамъ другихъ грузоотправителей. При наймѣ судна полностью второе соображеніе отпадаетъ, и потому капитанъ въ правѣ отклонить грузъ, доставленный отправителемъ вмѣсто условленнаго, если докажетъ, что судно его не приспособлено къ перевозкѣ даннаго груза, что для судохозяина невыгодна замѣна товара, напр. если при расчетѣ фрахта съ пуда грузъ второго рода можетъ помѣститься въ меньшемъ количествѣ, чѣмъ грузъ перваго рода. Внѣ этихъ обстоятельствъ капитанъ не можетъ доказать своего интереса настаивать на тожественности груза [1]).

Если заключившій съ капитаномъ договоръ о наймѣ судна подъ извѣстный грузъ не могъ доставить къ условленному времени ни этого самаго товара, ни подходящаго для замѣны, то законъ даетъ ему право уступить „условіе свое“ другому лицу. Другими словами, законъ предоставляетъ нанимателю передать свои права по договору безъ согласія судохозяина, потому что наниматель всегда можетъ сдѣлать заявленіе, что не нашелъ подходящаго груза. Прекращается ли при этомъ отвѣтственность перваго нанимателя или же онъ продолжаетъ быть связаннымъ по договору? Изъ словъ закона собственно можно было бы вывести первое заключеніе, но оно настолько несогласно съ общими началами права, что слѣдуетъ признать правильной точку зрѣнія нашей практики, которая усматриваетъ въ этомъ случаѣ только перенаемъ, не освобождающій перваго нанимателя передъ судохозяиномъ за дѣйствія второго нанимателя [2]).

Доставленные для нагрузки товары должны быть въ

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 404.
[2]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 1883, № 2715.

условленномъ количествѣ. Капитанъ не обязанъ принимать излишка a) противъ условленнаго числа пудовъ или мѣстъ, b) противъ вмѣстимости судна по условіямъ безопасности. Напр. если бы грузоотправитель настаивалъ на нагрузкѣ такого количества желѣза, которое даже при оставшемся свободномъ пространствѣ могло угрожать потопленіемъ. Принимая грузъ въ большемъ противъ условленнаго количества, капитанъ долженъ имѣть въ виду, что весъ груза опредѣляется по моменту пріема, а потому ему необходимо отмѣтить дѣйствительный вѣсъ въ коносаментѣ, не разсчитывая на поправку при сдачѣ груза. Когда, напротивъ, грузъ доставляется въ меньшемъ количествѣ противъ условленнаго, наниматель тѣмъ не менѣе обязанъ платить всю фрахтовую сумму [1]), и даже больше, капитанъ можетъ требовать возмѣщенія издержекъ, произведенныхъ на пріобрѣтеніе балласта, который оказался необходимымъ вслѣдствіе недостаточнаго груза. Конечно, если грузоотправитель докажетъ, что, несмотря на неполное количество доставленнаго имъ груза, судно не потерпѣло ущерба, потому что капитанъ набралъ груза отъ другихъ,—онъ освобождается отъ обязанности платить свыше того фрахта, какой причитается за дѣйствительное количество его груза [2]).

При наймѣ судна товары должны быть доставлены грузоотправителемъ къ борту судна (cargo to be delivered alongside). При фрахтовомъ договорѣ, заключаемомъ съ пароходными предпріятіями, товары доставляются въ контору на берегу.

III. Разгрузка. По прибытіи на мѣсто назначенія, капитанъ встрѣчается съ новымъ лицомъ въ договорѣ,—съ получателемъ. Правда, получателемъ можетъ оказаться самъ грузоотправитель, если не лично, то черезъ представителя. Но чаще всего въ морской перевозкѣ получатель не совпадаетъ съ грузоотправителемъ. Это будетъ лицо, участвующее въ исполненіи договора, хотя и не участвовавшее въ его заключеніи.

Возможно скорая разгрузка товаровъ со стороны получателя составляетъ не только его интересъ, но и интересъ

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 402. Это выражается формулой le vide pour le plein.

[2]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 31 января 1877, по д. Дурилина.

судохозяина, потому что чѣмъ скорѣе судно освободится отъ груза, тѣмъ менѣе останется оно безъ использованія. Поэтому получатель, вступая въ положеніе и права грузохозяина, обязанъ съ возможною скоростью произвести разгрузку.

Какъ и при нагрузкѣ, при разгрузкѣ опредѣляется время, въ теченіе котораго грузъ долженъ быть снятъ получателемъ съ судна, и время, въ теченіе котораго получатель платитъ неустойку за просрочку. Продолжительность времени безплатнаго ожиданія опредѣляется прежде всего договоромъ, за его молчаніемъ—обычаемъ. Наиболѣе общепринятымъ является срокъ въ 15 дней, даваемый получателю для разгрузки [1]). При назначеніи особыхъ сроковъ для нагрузки и разгрузки получатель не въ правѣ причислить къ разгрузкѣ дни, оставшіеся отъ нагрузки. Напр. на нагрузку и разгрузку назначено по 15 дней; если нагрузка окончена было въ 10 дней, это еще не значитъ, что разгрузка можетъ производиться въ теченіе 20 дней. Если, наоборотъ, для нагрузки и разгрузки назначенъ единый срокъ, напр. 30 дней, то капитанъ не въ правѣ раздѣлить его на-двое, исчислять каждый отдѣльно. Въ приведенномъ примѣрѣ получателю, дѣйствительно, оставалось бы не 15, а 20 дней.

Издержки по разгрузкѣ падаютъ на получателя. Капитанъ обязанъ лишь принять на счетъ судохозяина выгрузку товара изъ помѣщеній судна,—дальнѣйшее же ихъ перемѣщеніе есть дѣло получателя.

Конечно, получатель является лицомъ совершенно постороннимъ фрахтовому договору или чертепартіи, въ которыхъ принимали участіе судохозяинъ и грузоотправитель. Получатель на можетъ быть вынужденъ къ совершенію какихъ-либо дѣйствій, къ которымъ онъ не обязывался. Но фактически капитанъ имѣетъ возможность понудить его къ исполнительности за грузоотправителя отказомъ выдачи

---

[1]) Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. V, стр. 545. Въ Германіи законъ устанавливаетъ этотъ срокъ въ 14 дней (Герм. торг. код. § 595). Но въ большихъ портахъ, какъ Бременъ или Гамбургъ, продолжительность разгрузки нормирована въ административномъ порядкѣ, примѣнительно къ судну, паровому или парусному, къ его вмѣстимости и къ грузу,—Brandis, *Das deutsche Seerecht*, т. II, 1908, стр. 24.

груза. Капитанъ въ правѣ требовать отъ получателя своевременной и правильной разгрузки угрозою задержать часть груза, соотвѣтствующую по цѣнности его претензіи къ получателю. Мы не можемъ, безъ прямого указанія закона, вводить предположеніе, установленное германскимъ правомъ и признающее получателя принятіемъ груза принявшимъ и условія его доставки.

Возможно, что за грузомъ никто не явится. Большія транспортныя предпріятія въ этомъ случаѣ складываютъ товары у себя въ пакгаузахъ и выдаютъ его опоздавшему получателю со взысканіемъ пени за каждые сутки. При продолжительной неявкѣ, угрожающей самому грузу, пароходныя предпріятія приступаютъ къ продажѣ товаровъ. Другіе судохозяева прибѣгаютъ, въ случаѣ неявки получателя, къ депозиту.

Явившійся получатель можетъ отказаться отъ принятія груза въ предложенномъ видѣ. У насъ, согласно закону 8 іюня 1903 года, о замѣченныхъ при перегрузкѣ поврежденіяхъ товаровъ или упаковкѣ отдѣльныхъ мѣстъ, недостаткѣ или излишкѣ ихъ, также несходствѣ ихъ съ показаніями коносаментовъ, составляется актъ, за подписями чиновника таможеннаго надзора, подъ наблюденіемъ котораго производится перегрузка [1]). Послѣ этого грузъ можетъ быть сложенъ въ складъ предпріятія или сданъ въ депозитъ.

IV. В о з н а г р а ж д е н і е з а п е р е в о з к у. Хотя въ исключительныхъ случаяхъ перевозка моремъ товаровъ можетъ оказаться и даровой, но все же перевозка должна предполагаться возмездной, въ виду фактовъ дѣйствительности. Вознагражденіе за услугу, оказываемую судохозяиномъ грузоотправителю, носитъ названіе фрахта. Какъ мы видѣли, фрахтъ опредѣляется или по времени или по вѣсу (счету, объему).

При опредѣленіи фрахта по времени плаванія, поднимается вопросъ, съ какого момента начинается исчисленіе этого времени и въ какой моментъ оно заканчивается. Замѣтимъ, что разсматриваемый вопросъ имѣетъ мѣсто только при договорѣ найма, а не при фрахтовомъ договорѣ, гдѣ судохозяинъ обязуется доставить грузъ на мѣсто назначенія, независимо отъ того, сколько времени потребуется на

---

[1]) Т. VI, Уставъ таможенный, ст. 176.

это. Но при наймѣ судна время пользованія послѣднимъ имѣетъ существенное значеніе. По вопросу, съ какого момента начинается теченіе времени, за которое судохозяинъ въ правѣ требовать вознагражденія, сомнѣніе можетъ касаться одного изъ трехъ послѣдовательныхъ моментовъ: подачи судна, начала нагрузки, отправленія въ путь. Каждый изъ указанныхъ моментовъ находитъ себѣ поддержку въ законодательствахъ. За первый высказывается Германія [1]), за второй Италія [2]), за третій Франція [3]). Вопросъ возбуждается, конечно, только тогда, если стороны сами не опредѣлили его въ своемъ договорѣ. Изъ приведенныхъ трехъ рѣшеній самымъ правильнымъ слѣдуетъ признать германскую точку зрѣнія. Предоставляя свое судно въ распоряженіе нанимателя, судохозяинъ лишаетъ уже себя возможности использовать судно, какъ средство промысловой дѣятельности. Получивъ извѣщеніе о готовности судна, наниматель долженъ использовать время немедленно для нагрузки. Точно также предѣльнымъ моментомъ исчисленія фрахта по времени должно признать не прибытіе судна въ мѣсто назначенія, не начало разгрузки, а ея окончаніе, потому что до этого судохозяинъ лишенъ возможности распоряженія средствомъ своего промысла.

При опредѣленіи фрахта по вѣсу, числу, мѣсту, объему, поднимается вопросъ, слѣдуетъ ли считаться съ величиной, установленной при пріемѣ груза, или при его сдачѣ. Какъ извѣстно, нѣкоторые товары подвержены утечкѣ или усышкѣ, слѣдовательно—уменьшенію вѣса. Но возможенъ и обратный случай, когда грузъ, вслѣдствіе подмочки или сырости, увеличивается въ вѣсѣ, напр. соль, губки. Нельзя не допустить ошибки при измѣреніи во время пріема груза, которая обнаруживается при сдачѣ. При молчаніи договора по настоящему вопросу, слѣдуетъ признать, что судохозяинъ имѣетъ право на фрахтъ, соотвѣтствующій вѣсу, какой былъ опредѣленъ при нагрузкѣ и указанъ въ коносаментѣ.

Опредѣленный договоромъ фрахтъ можетъ подвергнуться измѣненію въ сторону увеличенія или уменьшенія, сравнительно съ первоначальнымъ предположеніемъ сторонъ.

---

1) Герм. торг. код. § 622.
2) Итал. торг. код. § 550.
3) Франц. торг. код. § 275.

Увеличенiе фрахта наступаетъ въ томъ случаѣ, когда судно потерпитъ въ пути поврежденiе, которое сдѣлаетъ его неспособнымъ къ продолженiю плаванiя, и капитанъ найметъ другое судно для доставки груза въ мѣсто назначенiя. Какъ мы видѣли, 1/3 этого фрахта уплачиваетъ грузохозяинъ, хотя бы пришлось заплатить свыше первоначально предположеннаго вознагражденiя за перевозку. Сомнѣнiе можетъ возбудить тотъ случай, когда продолжительность рейса увеличивается вслѣдствiе случайныхъ обстоятельствъ, задержавшихъ судно, какъ ремонтъ, блокада. Платитъ ли, при наймѣ по времени, фрахтователь за все время задержки, или задержка составляетъ убытокъ фрахтовщика? Если фрахтовщикъ освобождается отъ отвѣтственности передъ фрахтователемъ за просрочку, вызванную непредвидѣнными обстоятельствами, то нѣтъ основанiя также допускать, чтобы онъ переносилъ на фрахтователя всю невыгоду, происшедшую отъ непроизвольной просрочки. Увеличенiя фрахта въ этомъ случаѣ не должно быть.

Уменьшенiе фрахта можетъ наступить въ нѣсколькихъ случаяхъ. Когда поврежденное судно не въ состоянiи продолжать путь, и не представляется возможнымъ найти другое судно для окончанiя рейса, то товары продаются на мѣстѣ. При этомъ капитанъ можетъ оставить или требовать въ пользу судохозяина плату не за весь рейсъ, а соотвѣтственно лишь выполненной его части. Такое же уменьшенiе фрахта обнаруживается тогда, когда часть груза гибнетъ, и получатель, принимая остальную часть, уплачиваетъ фрахтъ лишь за доставленные товары.

Отъ такого уменьшенiя фрахта слѣдуетъ отличать полное освобожденiе фрахтователя отъ уплаты вознагражденiя. Онъ освобождается отъ обязанности платить фрахтъ, если грузъ погибнетъ отъ какой нибудь случайности, связанной съ плаванiемъ, напр. при крушенiи, пожарѣ, взятiи судна въ качествѣ груза. А если фрахтъ былъ уплаченъ впередъ, то онъ долженъ быть возвращенъ фрахтователю [1]). Если бы гибель приза обусловливалась виною капитана, то фрахтователь не только освобождается отъ обязанности платить условленный фрахтъ, но и прiобрѣтаетъ право требовать возмѣщенiя причиненныхъ убытковъ.

---

[1]) Рѣш. 19 октября 1895 по д. Плюснина. Точка зрѣнiя Франц. торг код. § 302, п. 2; Герм. торг. код. § 619; Финл. морской уставъ § 106.

Освобожденія отъ уплаты фрахта или уменьшенія его нѣтъ, если грузъ останавливается самимъ грузохозяиномъ въ одномъ изъ промежуточныхъ портовъ и здѣсь продается. Освобожденія нѣтъ, если нагруженное судно задерживается правительствомъ по винѣ отправителя, напр. при нагрузкѣ товаровъ, недопущенныхъ къ вывозу [1]). Ни освобожденія, ни уменьшенія нѣтъ, если грузъ гибнетъ или повреждается въ пути отъ присущихъ ему свойствъ, напр. скотъ не выдерживаетъ морской качки [2]). Однако издавна установился обычай, что при перевозкѣ жидкостей, въ дорогѣ вытекшихъ или высохшихъ, посуда, въ которыхъ они находились бочки, бутылки, чаны, идетъ за фрахтъ,—нѣчто въ родѣ абандона [3]).

Въ торговомъ мореплаваніи общепринято, что фрахтъ уплачивается по окончаніи рейса, при сдачѣ его. Слѣдовательно, оплата перевозки ожидается отъ получателя, которому грузъ выдается только при полученіи имъ всѣхъ причитающихся за перевозку платежей [4]). Конечно, возможно, что фрахтъ будетъ оплаченъ при самомъ отправленіи. Но требовать впередъ фрахта капитанъ не въ правѣ, если нѣтъ особаго о томъ соглашенія, письменнаго при наймѣ судна, словеснаго при пріемѣ груза по одному коносаменту.

Имѣетъ ли капитанъ право удержать грузъ до удовлетворенія со стороны получателя, юридически передъ нимъ не отвѣтственнаго? На это даются разные отвѣты. Нѣкоторыя законодательства отрицаютъ за капитаномъ право задержанія, давая выходъ его интересамъ въ правѣ депозита груза до внесенія получателемъ всѣхъ причитающихся платежей [5]). Въ этомъ случаѣ морскому перевозчику отказываютъ въ томъ правѣ, которое принадлежитъ перевозчику въ сухопутномъ транспортѣ. Другія законодательства этой непослѣдовательности не допускаютъ и даютъ капитану

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 406.

[2]) Иначе рѣшаетъ этотъ вопросъ англійское право, хотя и не особенно твердо, см. Goldschmidt и Schneider, *Grundzüge des englischen Handelsrechts*, стр. 351.

[3]) Франц. торг. код. § 310, п. 1; Герм. торг. код. § 616; Итал. торг. код. § 581; Голл. торг. код. § 497.

[4]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 1 апрѣля 1875, по д. Глазова.

[5]) Франц. торг. код. § 306, п. 1; Итал. торг. код. § 580; Бельг. законъ 21 августа 1879 § 78.

право удержанія [1]). Этотъ послѣдній взглядъ слѣдуетъ признать правильнымъ, единственно обезпечивающимъ интересы судохозяина и капитана. Хотя наше законодательство ничего не говоритъ по этому вопросу, но практика констатируетъ существованіе такого обычнаго права [2]).

Если бы грузъ былъ выданъ безъ полученія фрахта, то требованіе фрахтовой суммы пользуется преимуществомъ въ конкурсѣ надъ имуществомъ отвѣтственнаго передъ судохозяиномъ лица, т. е. грузоотправителя, а именно фрахтовыя деньги причисляются къ долгамъ перваго разряда [3]).

Къ фрахтовой суммѣ въ собственномъ значеніи слова, т. е. въ смыслѣ вознагражденія судохозяина за пользованіе его судномъ въ цѣляхъ перемѣщенія груза, прирастаетъ еще т. наз. грузовое награжденіе, причитающееся капитану въ видѣ особаго вознагражденія за его услуги и вниманіе къ грузу [4]). Грузовое награжденіе можетъ быть разсматриваемо двояко: или это составная часть фрахта, и тогда она слѣдуетъ судьбѣ основного фрахта, или же это личное вознагражденіе капитана отъ грузоотправителя, которое потому ничего общаго съ фрахтовымъ договоромъ имѣть не можетъ. Грузовое вознагражденіе не предполагается при современныхъ условіяхъ транспорта, а должно быть особо указано въ соглашеніи между капитаномъ и грузоотправителемъ.

§ 164. Прекращеніе договора.

Литература. *Lewis,* въ „*Handbuch des Handels- See-und Wechselrechts*" Эндемана, т. IV, стр. 202—227.

I. Общія основанія. Прекращеніе договора чертепартіи, какъ и фрахтоваго договора, можетъ наступить по тѣмъ общимъ причинамъ, которыя приводятъ къ этому результату.

Стороны, заключившія договоръ, могутъ во всякое время

---

[1]) Герм. торг. код. § 615.

[2]) Рѣш. 4 деп. Прав. Сен. 22 декабря 1877 по д. Вальтера; рѣш. 17 ноября 1880 по д. Котронео.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ судопроизводства торговаго, ст. 506, п. 9.

[4]) Droit de chapeau, primage, Hatmoney, Kaplaken, т. XI, ч. 2, Уставъ торговый, ст. 377, п. 5.

прекратить дѣйствіе договора по взаимному соглашенію. Предполагается, конечно, что судно не находится въ открытомъ морѣ, а стоитъ въ какомъ нибудь портѣ. Стороны могутъ согласиться, что товары разгружаются немедленно, не доходя до порта назначенія, а судно освобождается. При этомъ вопросъ о фрахтѣ можетъ быть рѣшенъ въ смыслѣ нѣкоторой скидки примѣнительно къ остающемуся разстоянію или къ остающемуся времени. При нежеланіи судохозяина отступиться отъ принадлежащихъ ему по договору правъ, грузохозяину придется уплатить фрахтъ полностью.

Договоръ прекращается точнымъ его исполненіемъ. Если принятый по фрахтовому договору грузъ сданъ получателю, то договоръ прекращаетъ свое дѣйствіе. При наймѣ судна договоръ прекращается приходомъ судна въ портъ назначенія и разгрузкою, если наемъ былъ совершенъ на рейсъ. При наймѣ судна на время договоръ прекращается съ истеченіемъ того времени, на какое былъ заключенъ договоръ. Если бы, однако, истеченіе договорнаго срока пришлось въ тотъ моментъ, когда судно въ открытомъ морѣ, стороны продолжаютъ быть связанными до прибытія судна въ ближайшій портъ, гдѣ грузохозяинъ обязанъ освободить судно отъ груза, или заключить новый договоръ.

Гибель судна съ грузомъ, или одного груза, напр. повальный падежъ перевозимаго скота, или одного судна, напр. спасеніе значительной части или даже всего груза, пока судно держится еще на поверхности, приводятъ къ окончанію обязательства сторонъ по обстоятельствамъ, отъ сторонъ независящимъ. При спасеніи груза хозяинъ его не въ правѣ настаивать, чтобы судохозяинъ доставилъ его по мѣсту назначенія на своихъ или на чужихъ судахъ, такъ же какъ и судохозяинъ не въ правѣ настаивать, чтобы грузъ былъ отданъ непремѣнно ему для окончательнаго выполненія доставки. Конечно, при различіи современнаго фрахтоваго договора отъ цертепартіи, можно было бы провести различіе и въ послѣдствіяхъ крушенія судна при спасеніи груза, но наше законодательство не даетъ къ тому почвы.

II. Невозможность исполненія договора при отправленіи. Если въ то время, когда судно находится еще въ портѣ отправленія, происходятъ обстоятельства, дѣлающія невозможнымъ отплытіе судна, договоръ, по общему морскому обычаю, прекращаетъ свое дѣйствіе.

Можетъ случиться, что судно сгоритъ, или пойдетъ ко дну вслѣдствіе навалки на него другого судна; судно можетъ быть признано негоднымъ къ плаванію со стороны комиссіи, осматривавшей его котлы. Если судно не въ состояніи выполнить задачу, возложенную на него договоромъ безъ вины судохозяина, договоръ теряетъ силу безъ всякихъ послѣдствій для сторонъ. Если судно оказалось неспособнымъ къ плаванію по условіямъ, извѣстнымъ судохозяину въ моментъ заключенія сдѣлки, и онъ не принялъ мѣръ къ исправленію, то договоръ прекращается, но судохозяинъ обязанъ возмѣстить контрагенту всѣ убытки, возникшіе вслѣдствіе неосуществленія расчетовъ грузоотправителя.

Возможно, что грузъ, предназначенный къ отправкѣ, погибъ. Отправитель можетъ замѣнить его другимъ того же рода, если грузъ не имѣлъ индивидуальнаго характера. Поэтому, въ силу положенія genus non perit, судохозяинъ можетъ требовать, чтобы ему былъ доставленъ грузъ условленнаго рода, безъ вниманія, сколько товара этого рода и по какой причинѣ погибло у отправителя. Согласно закону, отправитель въ правѣ замѣнить условленный грузъ инымъ, лишь бы качества новаго груза не противорѣчили условіямъ транспорта [1]). Если же у отправителя нѣтъ товара ни того же рода, ни иного рода, которымъ онъ могъ бы замѣнить погибшій грузъ, предназначенный къ перевозкѣ, то договоръ прекращаетъ свою силу, но судохозяинъ не теряетъ права на условленный фрахтъ, если только грузоотправитель не докажетъ, что судохозяинъ использовалъ судно за срокъ прежняго найма.

Судно можетъ быть остановлено распоряженіемъ правительства въ то время, когда, уже нагруженное, оно собиралось выйти въ море. Договоръ прекращается, если остановка не имѣетъ характера временной мѣры. Каждая сторона несетъ падающіе на нее убытки. Поэтому издержки по разгрузкѣ падаютъ на отправителя. Если судно еще не нагружено, то остановка по распоряженію правительства влечетъ за собою также прекращеніе договора, но, въ отличіе отъ предыдущаго случая, на грузоотправителя падаетъ обязанность выдать плату капитану и служащимъ въ экипажѣ,

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 403.

„смотря по трудамъ“. Размѣръ этой платы опредѣляется судомъ [1]). Непонятно, что это за плата, за какіе труды, и гдѣ основаніе обязанности отправителя платить эти деньги.

Въ договорѣ, извѣстномъ подъ именемъ à la cuillette, судохозяинъ принимаетъ грузъ по мѣрѣ его поступленія отъ различныхъ отправителей, которымъ, предполагается, извѣстно это условіе. Если бы грузъ не нашелся въ достаточномъ количествѣ, судохозяинъ или капитанъ въ правѣ отступиться отъ договора и предложить тѣмъ, которые успѣли уже сложить свои товары, взять грузъ назадъ.

IV. АВАРІЯ.

§ 165. Общее понятіе.

Литература. Maisard, *Les avaries maritimes considerées en elles même*, 1889; Aubrun, *Les avaries particulières*, 1903; Meignen, *De l'action d'avaries particulières*, 1886; Hopkins, *A Handbook of average* 1884; Duckworth, *The law relating general and particular average*, 2 изд. 1905; Schröder, въ „Handbuch des Handels-See- and Wechselrechts“ Эндемана, т. IV, стр. 258—290; Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit ommercial*, т. VI, стр. 1—163.

I. Опредѣленіе понятія. Подъ именемъ аваріи [2]) понимаются убытки, которые причинены судну или грузу какимъ нибудь непредвидѣннымъ событіемъ, и которые выразились въ гибели, поврежденіи или вызванныхъ имъ расходахъ. Это самое общее понятіе объ аваріи, какое можетъ быть примѣнено къ различнымъ видамъ ея, принимаемымъ современными законодательствами.

---

1) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 406.

2) Avarie, Haverei, avaria, average. Происхожденіе этого слова остается невыясненнымъ, что́ впрочемъ и не представляется особенно важнымъ. Наиболѣе вѣроятнымъ кажется связь этого выраженія съ арабскимъ словомъ awar—поврежденіе; если принять въ соображеніе, что это выраженіе стало употребляться со среднихъ вѣковъ, что въ средніе вѣка крестовые походы вызвали особый интересъ къ мореплаванію, и что арабское вліяніе несомнѣнно находится въ связи съ крестовыми походами—нѣтъ ничего удивительнаго, если для поврежденій судовъ, перевозившихъ рыцарей и необходимые имъ грузы въ Азію, стало примѣняться арабское слово.

a. Убытки при аваріи могутъ выразиться: 1) въ частичной гибели предметовъ, принадлежащихъ къ судну или грузу, тогда какъ совершенная гибель судна, пошедшаго на дно, не составляетъ аваріи; 2) въ поврежденіи, причиненномъ судну или грузу; 3) въ издержкахъ, понесенныхъ вслѣдствіе чрезвычайнаго событія судохозяиномъ или грузохозяевами.

b. Убытки должны быть вызваны непредвидѣннымъ событіемъ, выходящимъ изъ ряда фактовъ, сопутствующихъ обыкновенно каждое плаваніе. Поэтому подъ понятіе аваріи нельзя подвести поврежденія судна, испытываемыя имъ во время плаванія и отъ самаго плаванія (обростаніе ракушками), отъ дѣйствія времени, которыя создаютъ изношенность и ветхость судна. Не подходятъ подъ это понятіе поврежденія груза, вызываемыя естественными ихъ свойствами, какъ испареніе жидкостей. Событіе должно быть непредвидѣнное, хотя и предвидимое: опытный морякъ знаетъ, что̀ можетъ случиться въ пути, но онъ не знаетъ, случится ли это въ данный рейсъ. Угрожающее событіе можетъ исходить отъ силъ природы (буря) или отъ дѣйствій человѣка (война, разбой).

c. Убытки можетъ понести одно судно, или одинъ грузъ, или оба одновременно и въ связи. Иногда понятіе аваріи расширяютъ въ томъ смыслѣ, что включаютъ въ него убытки, причиненные судохозяину потерею имъ фрахта, полностью или въ частности, а также убытки, понесенные экипажемъ вслѣдствіе потери имъ платы въ связи съ гибелью судна.

II. Виды аваріи. Нашему дѣйствующему законодательству извѣстны четыре вида аваріи или морскихъ убытковъ.

1. *Малая аварія* [1]) составляетъ убытки, вызываемые входомъ или выходомъ изъ города, порта или пристани, какъ-то: лоцманская плата, привальныя и отвальныя деньги, огневые и иные сборы, накладныя подъ различными именами, наемъ шлюпокъ и людей для буксированія или лямки, и другіе портовые расходы [2]). Въ дѣйствительности, малая аварія не отвѣчаетъ тѣмъ признакамъ понятія объ аваріи, которые были указаны выше: взиманіе портовыхъ сборовъ не является непредвидѣннымъ событіемъ. Расходы, соединяемые съ вхо-

---

[1]) Menues avaries, kleine Haverei, petty average.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 439.

домъ судна въ портъ и выходомъ изъ порта, хорошо извѣстны капитану и судохозяину, занимающемуся перевозкой въ видѣ промысла, а потому всегда входятъ въ составъ фрахта. Случайнымъ могло быть не взиманіе, а освобожденіе отъ расходовъ. Отсюда слѣдуетъ, что портовые расходы должны падать всецѣло на судохозяина. Однако наше законодательство, слѣдуя старинному воззрѣнію, распредѣляетъ портовые расходы между судохозяиномъ и грузохозяевами, возлагая на перваго $^1/_3$, на вторыхъ $^2/_3$ всѣхъ расходовъ [1]). Было бы въ высшей степени несообразно, если бы грузоотправитель, оплативъ эти расходы въ условленномъ фрахтѣ, вынужденъ былъ еще вторично оплачивать большую часть ихъ по требованію судохозяина. Поэтому необходимо признать, что судохозяинъ только тогда въ правѣ переложить на грузохозяевъ часть портовыхъ расходовъ, когда докажетъ, что соглашеніе о фрахтѣ не обнимало ихъ. Еще правильнѣе слѣдовало бы ограничить примѣненіе малой аваріи тѣми случаями, когда портовые расходы вызываются непредвидѣнными событіями. Напр., пароходъ, спасаясь отъ бури, вынужденъ былъ забѣжать въ портъ, который въ его рейсѣ не предусматривался. Въ данномъ случаѣ портовые расходы составляютъ убытки, вызванные непредвидѣннымъ событіемъ, и распредѣленіе ихъ по началу, указанному въ нашемъ законѣ, нельзя не признать правильнымъ. Ограничивая примѣненіе малой аваріи такими случаями, можно сохранить малую аварію въ числѣ аварій.

2. Подъ именемъ *частной аваріи* [2]), а по терминологіи нашего закона — аваріи простой и частной, слѣдуетъ понимать тѣ убытки, которые, вслѣдствіе непредвидѣннаго событія, падаютъ или на судно, или на грузъ. Эти убытки могутъ быть вызваны силами природы, напр. порча судна отъ бури, поврежденіе груза или судна, или того и другого вмѣстѣ отъ огня, отъ свойствъ груза,—„буде жидкая вещь начнетъ бродить". Убытки могутъ быть результатомъ дѣйствія постороннихъ лицъ, притѣсненіемъ или задержаніемъ отъ властей, „несмотрѣнія" судохозяина или грузохозяина, небрежности капитана и лицъ, принадлежащихъ къ морскому

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 440.

[2]) Avarie particulière, besondere Haverei, particular average, avaria particolare.

экипажу [1]). Если въ поврежденіи груза виновны лица, которымъ онъ былъ ввѣренъ, то аваріи нѣтъ, а есть обязанность возмѣстить ущербъ, причиненный другому неправильными дѣйствіями. Если же дѣйствіями этихъ лицъ причиненъ вредъ судохозяину, то для него это аварія. При частной аваріи убытки не распредѣляются между судохозяиномъ и грузохозяевами, но каждый несетъ самъ падающіе на него убытки [2]).

3. *Общая аварія* [3]) или, по терминологіи нашего законодательства, аварія большая и общая, — это убытки, вызванные пожертвованіемъ части груза или судна ради спасенія остального въ виду угрожающей общей опасности. Это самый важный видъ аваріи, требующій особаго разсмотрѣнія. Убытки по общей аваріи распредѣляются между всѣми заинтересованными въ спасеніи одного пожертвованіемъ другого. Жертва, принесенная въ общемъ интересѣ, имѣетъ своимъ послѣдствіемъ привлеченіе къ распредѣленію убытковъ всѣхъ „участвующихъ въ кораблѣ и грузѣ". Въ противоположность частной аваріи, здѣсь не каждый несетъ свой убытокъ, а всѣ несутъ происшедшій убытокъ, кого бы онъ ни постигъ ближайшимъ образомъ.

4. Наконецъ, *аварія взаимнаго вреда* [4]) есть убытокъ, причиненный при взаимномъ столкновеніи морскихъ судовъ. Причиною столкновенія можетъ быть вина одного изъ капитановъ, или же столкновеніе могло произойти безъ всякой вины котораго либо изъ капитановъ двухъ сталкивающихся судовъ. Отъ столкновенія могутъ пострадать прежде всего самыя суда, затѣмъ грузъ на этихъ судахъ и, наконецъ, люди.

III. Юридическое обоснованіе. Перечисленные въ законѣ виды аваріи влекутъ за собой не одинаковыя юридическія послѣдствія и не имѣютъ одного и того же общаго характера.

Малая аварія, въ той конструкціи, какую ей придаютъ западныя законодательства, представляетъ собою ничто иное, какъ часть тѣхъ издержекъ, которыя несетъ на себѣ судо-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 441 и 442.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 443.

[3]) Avarie grosse, grosse Haverei, general average, avaria commune.

[4]) Abordage, Zusammenstoss von Schiffen, Collision at sea, urto di navi.

хозяинъ при осуществленіи своего промысла. Изъ малой аваріи не вытекаетъ никакихъ юридическихъ послѣдствій для сторонъ, связанныхъ договоромъ перевозки. Если бы судохозяинъ предъявилъ къ грузохозяевамъ требованія соучастія въ портовыхъ расходахъ, то оно показалось бы такъ же мало обоснованнымъ, какъ если бы судохозяинъ потребовалъ отъ нихъ, чтобы они приняли на себя часть издержекъ по оплатѣ жалованья матросамъ или по закупкѣ каменнаго угля. У насъ, какъ мы видѣли, малая аварія поставлена нѣсколько иначе: если изъ договора перевозки не обнаруживается, что портовые расходы входятъ въ составъ условленнаго фрахта, то судохозяинъ можетъ потребовать отъ грузохозяевъ соучастія въ платежѣ портовыхъ расходовъ. Обосновать такое право судохозяина можно только на велѣніи закона. Только въ томъ особенномъ случаѣ, когда портовые расходы вызываются непредвидѣннымъ событіемъ, обоснованіе обязательнаго соучастія въ издержкахъ можно бы найти, и то съ трудомъ, въ принципѣ необогащенія на чужой счетъ.

Частная аварія, въ результатѣ которой судохозяинъ несетъ случайные убытки, причиненные его судну, а грузохозяинъ терпитъ случайные убытки, падающіе на его грузъ, не имѣетъ никакихъ особыхъ юридическихъ чертъ. Здѣсь въ чистомъ видѣ дѣйствуетъ начало общегражданскаго права, что каждый самъ несетъ ущербъ, причиненный его вещамъ случайностью (casum sentit dominus). Никакихъ обязательствъ для кого бы то ни было не возникаетъ. Поэтому частная аварія не имѣетъ никакого основанія существовать въ морскомъ правѣ, какъ какое-то особое явленіе. Представленіе о ней допустимо лишь настолько, насколько оно подчеркиваетъ ярче понятіе объ общей аваріи. Частная аварія существуетъ только какъ противоположность общей аваріи.

Наибольшими особенностями отличается общая аварія. Это собственно единственный видъ аваріи, который представляетъ юридическія особенности и который нуждается въ законодательной нормировкѣ. Въ сущности понятіе объ общей аваріи должно бы покрыть собою болѣе широкое, расплывчатое, лишенное юридической ясности, понятіе объ аваріи. Аварія одна—это общая аварія. Изъ общей аваріи возникаетъ обязательство для грузохозяевъ и для судохозяина соучаствовать въ опредѣленномъ размѣрѣ въ случайныхъ

убыткахъ, понесенныхъ при спасеніи отъ общей опасности путемъ пожертвованія частей судна или части груза. Гдѣ основаніе этого обязательства? Можетъ быть, такого основанія нужно искать въ состояніи крайней необходимости? Но крайняя необходимость способна оправдать фактъ пожертвованія,— она не можетъ объяснить возникающаго изъ него обязательства. Можетъ быть, основаніе слѣдуетъ видѣть въ договорѣ между судохозяиномъ и грузохозяевами? Исторически такое обоснованіе допустимо, потому что въ раннее время, когда грузохозяева сопровождали сами свой грузъ, въ минуту опасности они, вмѣстѣ съ капитаномъ, составляли совѣтъ, на которомъ рѣшали, нужно ли приносить жертву, и что̀ именно [1]). Но въ настоящее время, когда грузъ всецѣло ввѣряется капитану, о такомъ совѣтѣ не можетъ быть и рѣчи. Слѣдовательно, договорный элементъ надо отбросить, если только при самомъ заключеніи договора перевозки не состоялось дополнительное соглашеніе объ условіяхъ разверстки возможной аваріи. Юридическое обоснованіе обязательства, вытекающаго изъ общей аваріи, можно видѣть только въ принципѣ, въ силу котораго никто не долженъ обогащаться на чужой счетъ. Если жертвуются вещи судохозяина, то грузохозяева обязываются принять на себя соотвѣтствующую часть убытковъ, намѣренно причиненныхъ для предотвращенія бо̀льшихъ. Если принесены въ жертву товары, то убытокъ долженъ быть равномѣрно распредѣленъ между всѣми, которые избѣжали убытковъ за счетъ одного или нѣсколькихъ грузохозяевъ. Что обязательство участвовать въ разверсткѣ основывается не на договорѣ перевозки, видно изъ того, что требованіе принадлежитъ грузохозяину противъ грузохозяина, хотя между ними договора заключено не было.

Аварія взаимнаго вреда представляетъ собою такъ же мало юридическихъ особенностей, какъ и частная аварія и малая аварія. Здѣсь долженъ бы дѣйствовать исключительно и всецѣло общегражданскій принципъ, въ силу котораго каждый обязанъ возмѣстить вредъ, причиненный по его винѣ имуществу другого лица. Но наше законодательство содержитъ нѣкоторыя особенности въ аваріи взаимнаго вреда, которыя однако вытекаютъ не изъ существа ея, а изъ отсталости нашего законодательства.

---

[1]) Vidari, *Corso di diritto commerciale*, т. VI, 1905, стр. 457.

Такимъ образомъ, мы приходимъ къ заключенію, что изъ всѣхъ четырехъ видовъ аваріи, перечисленныхъ нашимъ закономъ, заслуживаетъ сохраненія, какъ особый юридическій институтъ, только аварія общая. Малая аварія подлежитъ полному исключенію, частная аварія, не имѣя самостоятельности, остается лишь для противопоставленія общей, и аварія взаимнаго вреда должна подчиниться общимъ началамъ гражданскаго права. Въ дальнѣйшемъ изложеніи, считаясь съ дѣйствующимъ законодательствомъ, мы остановимся только на общей аваріи и на аваріи взаимнаго вреда.

Правила объ аваріи отнесены у насъ къ морскому праву. Отсюда дѣлается совершенно правильный выводъ, что правила объ аваріи непримѣнимы къ рѣчному судоходству [1]). Съ догматической точки зрѣнія это совершенно вѣрно, но нѣтъ никакихъ основаній съ точки зрѣнія политики права, почему бы не распространить правила объ аваріи на всякое вообще судоходство.

IV. Историческое развитіе. Понятіе объ аваріи подвергалось историческому развитію то въ смыслѣ расширенія, то, обратно, въ смыслы суженія.

Уже римское право знало распредѣленіе морскихъ убытковъ, основанное на пожертвованіи однихъ вещей ради спасенія другихъ. Римское право восприняло изъ греческаго права положеніе о выбрасываемыхъ съ корабля вещахъ, извѣстное подъ именемъ Lex Rhodia de jactu. Хотя законъ предусматривалъ лишь случай выбрасыванія груза, но римскіе юристы нашли возможнымъ распространить его дѣйствіе и на другіе случаи, когда намѣренно производилось пожертвованіе въ общемъ интересѣ, напр. при рубкѣ мачты, при отдачѣ товаровъ въ видѣ выкупа. Положеніе римскаго права намѣтило въ общихъ чертахъ отношеніе по аваріи. Lega Rhodia cavetur, ut, si levandae navis gratia jactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur, quod pro omnibus datum est. Требованіе о расчетѣ понесеннаго убытка осуществлялось посредствомъ иска къ капитану, actio conducti, какъ вытекающаго изъ перевозочнаго договора. Капитанъ имѣлъ право регресса къ остальнымъ грузохозяевамъ, но между собою послѣдніе иска не имѣли.

---

[1]) Рѣш. Суд. Деп. Прав. Сен. 14 марта 1904 по д. Общества „Мазутъ".

Понятіе объ аваріи вмѣстѣ съ этимъ выраженіемъ встрѣчается въ очень раннихъ источникахъ морского права. Въ XII столѣтіи оно нашло себѣ выраженіе въ статутахъ Генуи и Венеціи, въ Consolato del mare. Позднѣе Казареджи могъ сказать, что этотъ институтъ apud omnes fere gentes tritum et usitatum est. Въ средніе вѣка [1]), въ соотвѣтствіи съ товарищескимъ началомъ, которымъ было проникнуто мореплаваніе того времени, аварія строилась на началѣ братства, уговора дѣлить барыши и убытки по-братски (germinamento). Къ основному виду аваріи, общей, должна была присоединиться малая, потому что, по условіямъ времени, не было никакой возможности опредѣлить заранѣе, во что обойдется заходъ и стоянка въ томъ или иномъ портѣ. Такъ какъ эта сумма не могла быть предусмотрѣна при заключеніи договора о перевозкѣ, то она, совершенно правильно, разсматривалась, какъ непредусмотрѣнные убытки, и распредѣлялась уже по окончаніи рейса между всѣми заинтересованными въ успѣшномъ окончаніи плаванія.

Въ первомъ законодательномъ памятникѣ морского права— въ Ordonnance de la marine 1681 года, аварія встрѣчается въ четырехъ видахъ. Но при дальнѣйшемъ измѣненіи техническихъ условій морской перевозки обнаружилась неправильность причисленія портовыхъ расходовъ къ аваріи. Поэтому Code de commerce 1807 года счелъ своимъ долгомъ, перечисливъ различные виды портовыхъ расходовъ, заявить, что они къ аваріи не относятся и составляютъ просто часть фрахта [2]). Такимъ образомъ во французскомъ правѣ сохранилось три вида аваріи: частная, общая и взаимнаго вреда.

Германское право пошло еще далѣе и исключило изъ аваріи также аварію взаимнаго вреда. Такимъ образомъ въ новѣйшемъ морскомъ законодательствѣ принимаются только два вида аваріи: частная и общая.

---

[1]) Vidari, *Corso di diritto commerciale*, т. VI, 1905, стр. 457, Lehmann, *Lehrbuch des Handelsrechts*, стр. 936.

[2]) Франц. торг. код. § 406.

§ 166. Общая аварія.

Литература. Morel, *Des avaries du jet et de la contribution*, 1874; Govara, *Traité des avaries communes et de leur reglement*, 1882; Bourgarel, *Reglement d'avaries communes*, 1887; Maurel, *Téorie générale des avaries communes*, 1903; Robert, *Des reglements des avaries communes*, 1899; Salanson, *De la contribution aux avaries communes*, 1893; Heek, *Recht der grossen Haverei*, 1889; Ulrich, *Grosse Haverei*, 2 изд. 1903, 3 тома; Schroeder, *Die grosse Haverei*, 1894; Lowndes, *Law of general average*, 4 изд. 1888; Lowell, *General average*, 1895; Barclay, *The definition of general average*, 1890; Berlinghieri, *Delle avarie e della contribuzione nelle avarie communi*, 1888.

I. Опредѣленіе понятія. Общею аваріею признаются убытки, вызванные пожертвованіемъ части груза или судна съ цѣлью спасенія остального отъ угрожающей опасности. Разсмотримъ признаки, составляющіе понятіе объ общей аваріи по данному опредѣленію.

а. Убытки создаетъ *пожертвованіе*, т. е. намѣренный актъ уничтоженія нѣкоторой цѣнности съ цѣлью спасенія бо́льшей цѣнности. Это сознательное уничтоженіе цѣнности можетъ выразиться въ выбрасываніи за бортъ товаровъ, корабельныхъ принадлежностей, въ производствѣ денежныхъ издержекъ. Поэтому естественная гибель вещей не подходитъ подъ понятіе объ общей аваріи, напр. когда волна отрываетъ шлюпки, вѣтеръ опрокидываетъ мачту или трубу, военный крейсеръ конфискуетъ часть груза. Однако, слѣдуетъ признать, что въ понятіе объ общей аваріи входятъ не только убытки, намѣренно причиненные, но и всѣ убыточныя послѣдствія намѣреннаго акта, направленнаго къ спасенію. Напр. капитанъ рѣшилъ выбросить часть груза и въ виду этого даетъ распоряженіе достать грузъ изъ трюма. Въ то время, когда товары наложены на палубу, волна смываетъ ихъ. Здѣсь общая аварія налицо. Или другой примѣръ: для выбрасыванія товара открываются люки, черезъ которые хлынула вода и подмочила прочій грузъ [1]).

Пожертвованіе есть актъ воли капитана. Это его распоряженіемъ производится уничтоженіе цѣнности. Въ старое время существовало требованіе, чтобы капитанъ принималъ

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 449.

подобное рѣшеніе не иначе, какъ по совѣщаніи со старшими помощниками и грузохозяевами, находящимися на суднѣ. Но практика показала, что моментъ слишкомъ рѣшительный, чтобы думать о совѣщаніяхъ, и указанія такихъ коллективныхъ рѣшеній, принятыхъ послѣ всесторонняго обсужденія, представляли собою всегда недобросовѣстные акты. Новыя законодательства не содержатъ болѣе такого требованія. Тѣмъ болѣе наивнымъ слѣдуетъ признать требованіе нашего закона, чтобы въ случаѣ, когда приходится рубить, первый ударъ топоромъ былъ нанесенъ капитаномъ, а когда надо выбрасывать, то кидать первый долженъ грузохозяинъ или его довѣренный [1]). Минута, когда выбрасываютъ грузъ, когда рубятъ судовыя принадлежности, не такова, чтобы соблюдать такія пустыя обрядности.

Уничтоженіе цѣнности только тогда можетъ быть признано пожертвованіемъ, когда оно дѣлается съ цѣлью спасенія остального. Поэтому, если выбрасывается подохшій скотъ, или рубится сгнившая мачта,—общей аваріи нѣтъ.

Пожертвованіе можетъ относиться какъ къ частямъ судна, такъ и къ частямъ груза. Въ послѣднемъ случаѣ законъ вмѣняетъ капитану въ обязанность кидать тотъ товаръ или грузъ, который дешевле, и сберегать, что̀ драгоцѣннѣе [2]). Однако такой выборъ можетъ быть поставленъ въ обязанность капитана лишь, „насколько дозволятъ обстоятельства“. Въ одномъ только случаѣ выбора капитану не дано: если на коммерческомъ суднѣ окажется артиллерія или аммуниція, провіантъ или иной военный сухопутный или морской снарядъ, принадлежащій казнѣ, то „оный не должно кидать въ воду“, развѣ киданіемъ части его спасти можно остальное [3]).

b. Пожертвованіе должно быть сдѣлано *въ виду опасности*, угрожающей судну и грузу. Опасность должна быть дѣйствительной, а не мнимой. Капитанъ, преувеличившій опасность положенія и предпринявшій пожертвованіе безъ настоятельной необходимости, совершаетъ дѣйствіе, которое будетъ поставлено въ вину его неопытности или трусливости, и которое не даетъ основанія для общей аваріи. До-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 447.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 447.
[3]) Т. XI ч, 2, Уставъ торговый, ст. 448.

пустимъ, что облегченіе судна дастъ ему возможность легче преодолѣть дѣйствіе бури и скорѣе достигнуть порта, но это одно не оправдываетъ еще сдѣланнаго пожертвованія.

Должна ли опасность исходить отъ силъ природы и дѣйствія постороннихъ лицъ, напр. враждебнаго крейсера, или же опасность можетъ крыться въ дѣйствіяхъ самого капитана и другихъ лицъ, находящихся на суднѣ? На суднѣ по неосторожности одного изъ грузохозяевъ произошелъ пожаръ, тушеніе котораго привело къ порчѣ прочаго груза и судна. Капитанъ по неосторожности посадилъ судно на мель, съ которой необходимо скорѣе сойти во избѣжаніе полнаго крушенія, что возможно только при помощи значительнаго облегченія груза. По этому вопросу законодательства расходятся. Они сходны, конечно, въ томъ, что общая аварія имѣется, когда опасность исходитъ отъ силъ природы или отъ постороннихъ лицъ. Но въ то время, какъ одни законодательства не признаютъ общей аваріи, если убытки происходятъ отъ недостатковъ самого судна или по винѣ капитана [1]), другія признаютъ общую аварію и въ этомъ случаѣ, открывая распредѣленіе убытковъ, независимо отъ иска о возмѣщеніи ихъ со стороны виновника [2]). Если убытки понесъ самъ виновникъ,—распредѣленія нѣтъ, если другіе,—распредѣленіе принимается.

Наше законодательство примыкаетъ къ первой точкѣ зрѣнія и отрицаетъ наличность общей аваріи тамъ, гдѣ убытки вызваны виною капитана. Напр. судно будетъ перегружено свыше водяной линіи, и, для избѣжанія опасности, для спасенія или облегченія судна, капитанъ принужденъ будетъ кидать въ воду товаръ, грузъ, — это не признается общей аваріей [3]). Точно также нѣтъ общей аваріи, если убытки произойдутъ отъ небреженія или неосторожности капитана или морского экипажа при погрузкѣ, выгрузкѣ товаровъ или отъ неисправнаго закрыванія люковъ, невыливанія воды [4]).

---

[1]) Итал. торг. код. § 643; Бельг. законъ 21 августа 1879 § 103; Голл. торг. код. § 700. Въ этомъ направленіи высказывается судебная практика во Франціи, Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. VI, стр. 34—35.

[2]) Герм. торг. код. § 702, п. 1. То же направленіе, повидимому, въ Англіи, Lowndes, *The Law of general average*, стр. 28.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 457.

[4]) Т. XI ч. 2. Уставъ торговый, ст. 455.

c. Пожертвованіе должно быть произведено *въ общемъ интересѣ* судохозяина и грузохозяевъ. Нѣтъ общей аваріи, когда опасность грозитъ только судну или грузу. Если, напр., судно даетъ течь, которая грозитъ попортить машинное отдѣленіе и капитанъ заходитъ въ портъ для исправленій,—это убытокъ судохозяина. Если плохая упаковка товаровъ грозитъ грузу при далекомъ плаваніи порчею, и капитанъ заходитъ въ портъ для исправленій,—это убытокъ грузохозяевъ. Общій интересъ предполагаетъ соединеніе груза съ судномъ. Поэтому общая аварія возможна съ момента нагрузки и до момента разгрузки. До и послѣ этихъ моментовъ можетъ быть только частная аварія, напр. судно, приготовленное для принятія груза, потерпѣло отъ столкновенія и, чтобы не дать ему затонуть, капитанъ вгоняетъ его на мель. Напротивъ, если судно было уже нагружено и поврежденіе, причиненное судну, грозитъ и грузу, принятіе такой мѣры будетъ случаемъ общей аваріи. Очевидно, что общая аварія случается какъ въ пути, такъ и во время стоянки въ порту.

d. Пожертвованіе только тогда оправдываетъ распредѣленіе убытковъ, *если достигнута цѣль*, если предполагаемое спасеніе остальной цѣнности дѣйствительно осуществилось. Только въ этомъ случаѣ и можетъ быть рѣчь о распредѣленіи убытковъ по принципу необогащенія на чужой счетъ. Поэтому гибель судна, происшедшая несмотря на пожертвованіе, исключаетъ возможность аварійнаго расчета между участниками. За гибель слѣдуетъ считать такое состояніе судна, при которомъ оно неспособно болѣе къ ремонту, годится только на сломъ (Wrack). Впрочемъ, при послѣдующей гибели судна необходимо различать причины; если судно погибло, несмотря на пожертвованіе, отъ той опасности, которая вызвала необходимость жертвы,—общей аваріи нѣтъ; если судно, спасшееся благодаря пожертвованію, погибаетъ отъ новой опасности, напр. послѣ выдержанной бури— отъ столкновенія съ другимъ судномъ,—общая аварія налицо.

II. Случаи общей аваріи. Иностранныя законодательства не ограничиваются установленіемъ признаковъ общей аваріи, но даютъ еще перечисленіе наиболѣе часто встрѣчающихся случаевъ ея [1]). Эти перечисленія, въ сущ-

[1]) Франц. торг. код. § 400; Герм. торг. код. § 706; Итал. торг. код. § 643.

ности, излишни и способны только возбуждать сомнѣніе, имѣютъ ли они примѣрное или исчерпывающее значеніе. Наше законодательство поступаетъ какъ разъ наоборотъ,— оно перечисляетъ казуистически случаи, не давая опредѣленія понятія объ общей аваріи. Наукѣ и практикѣ приходится выполнять задачу обобщенія и съ точки зрѣнія полученнаго понятія предусмотрѣть случаи, закономъ не указанные.

1. Наиболѣе распространеннымъ видомъ общей аваріи является *выбрасываніе груза* въ море [1]). Это прототипъ общей аваріи. Пожертвованіе выражается здѣсь въ уничтоженіи цѣнности путемъ выбрасыванія цѣнныхъ товаровъ за бортъ [2]). Выбрасывается часть груза, чтобы спасти судно и другую часть груза. Если же выбрасывается весь грузъ, чтобы спасти хотя бы судно, то общей аваріи нѣтъ, потому что бросаніе совершено было не въ общемъ интересѣ, а въ интересѣ одного судохозяина. Причина, вызывающая необходимость бросать товары въ море, можетъ быть вызвана бурею, дающею высокій валъ, преслѣдованіемъ блокирующаго крейсера. Но, если необходимость выбрасыванія вызывается ветхостью судна, или неудачною нагрузкою, то, по нашему законодательству, общая аварія не имѣетъ мѣста,—это частная аварія судохозяина. Съ выброшенною въ море цѣнностью можетъ соединиться косвенно еще дальнѣйшая потеря. Таковы поврежденія, причиненныя судну при поспѣшномъ извлеченіи груза изъ трюма, поломка бортовъ и принадлежностей судна. Если выбрасываніе производится черезъ люки, возможно проникновеніе воды въ товарное отдѣленіе и подмочка другихъ частей груза.

Однако въ двухъ случаяхъ законъ нашъ, подобно нѣкоторымъ западно-европейскимъ, отрицаетъ общую аварію за выбрасываніемъ груза, хотя бы такое пожертвованіе было произведено въ виду опасности съ цѣлью спасенія.

а. Не считается за общую аварію, когда выбрасывается грузъ, не объявленный капитану. Это въ сущности частная контрабанда. Если такой необъявленный грузъ будетъ кинутъ въ воду или иначе пропадетъ, то сіе не почитается за аварію большую и общую, и происшедшій убытокъ несетъ

---

[1]) Iactus, le jet, Seewurf, Iettison, la getta.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 458.

самъ хозяинъ того груза [1]). Въ данномъ случаѣ мы имѣемъ дѣло съ мѣрою карательнаго характера.

b. Не считается за общую аварію, когда выбрасывается грузъ, сложенный на палубѣ (deck cargo), между деками, въ помѣщеніи лицъ служащихъ, ручной багажъ [2]),—„въ семъ случаѣ всякъ несетъ убытокъ свой особенно". Оправдать это общепринятое [3]) исключеніе довольно трудно. Ссылка на то, что такой грузъ мѣшаетъ свободнымъ движеніямъ служащихъ, не отличается убѣдительностью. Нагрузка дѣло капитана. Если съ его вѣдома и согласія грузъ сложенъ на неудобномъ мѣстѣ, то грузъ уже ничѣмъ не отличается отъ всякаго другого груза, принятаго на судно.

2. За общую аварію признается *поврежденіе судна*, причиненное съ намѣреніемъ спасти грузъ и судно. Таковы поврежденія, направленныя къ уничтоженію выдающихся частей судна съ цѣлью ослабить упоръ вѣтра, грозящій переворотомъ, рубка мачты [4]). Во время пожара, случившагося въ порту, судно спѣшитъ, изъ опасенія попасть подъ огонь, выйти изъ порта и при этомъ обрубаетъ канаты, бросаетъ якори и цѣпи [5]). Изъ собирающагося тонуть судна поспѣшно выгружаютъ товары и при этомъ прорубаютъ входы въ трюмъ (sabordage). Законъ даетъ по поводу этого вида общей аваріи одно частное указаніе, выясняющее его взглядъ на вопросъ. Если будетъ срублена мачта, а оставшійся пень окажется хорошъ и здоровъ, таковой убытокъ почитается за аварію общую и большую. Слѣдовательно, при обратномъ положеніи общей аваріи не будетъ, такъ какъ мачта не имѣла цѣнности, т. е. потому что не было никакого пожертвованія.

3. Если, для спасенія судна или для обезпеченія ему возможности достигнуть ближайшаго порта, города, потребуется *перегрузка товаровъ* на нанятыя для того суда, прамы (allèges, Leuchters), то общая аварія способна проявиться двояко. а) Убытки происходятъ отъ гибели выгруженныхъ товаровъ, хотя этимъ спасены были товары, оставшіеся на

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 459.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 458.

[3]) Франц. торг. код. § 421, п. 2; Герм. торг. код. § 718; Итал. торг. код. § 650, п. 2. Тоже и въ Англіи.

[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 446, 447, 461.

[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 447.

главномъ суднѣ. Причиною перегрузки была невозможность для судна выдержать весь грузъ и опасность погибнуть отъ непосильной тяжести. Когда товары, выгруженные на другія суда, погибаютъ отъ морского волненія или столкновенія, а судно, съ котораго они выгружены, достигнетъ порта вмѣстѣ съ остальною частью груза, то цѣнность затонувшихъ товаровъ есть общая аварія. Напротивъ, когда судно, съ котораго выгружена часть товаровъ, пойдетъ ко дну вслѣдствіе предшествующихъ условій, побудившихъ къ перегрузкѣ, а суда съ принятою частью перегруженнаго товара благополучно достигнутъ пристани,—общей аваріи нѣтъ, потому что цѣль пожертвованія не достигнута, и довезенный грузъ достается полностью тому, кому принадлежитъ [1]. b) Общею аваріею, въ связи съ настоящимъ случаемъ слѣдуетъ считать и тѣ издержки, которыя вызываются наймомъ перевозныхъ судовъ и перегрузкою [2].

4. Актомъ намѣреннаго поврежденія судна въ предупрежденіе гибели его и находящагося на немъ груза, является *посадка судна на мель* [3]. Опасаясь, что буря не позволитъ судну благополучно выйти изъ береговой близости, и что оно можетъ разбиться у скалъ, капитанъ вгоняетъ судно на извѣстную мель. При этомъ капитанъ считаетъ, что поврежденія, понесенныя при намѣренной посадкѣ на мель, окажутся легче, нежели поврежденія, ожидаемыя при данной погодѣ, если судно начнетъ трепать. Во всякомъ случаѣ выгоднѣе сохранить судно на мели, съ которой оно можетъ быть снято вмѣстѣ съ грузомъ, нежели вести судно на гибель. Этого случая законъ нашъ не предусматриваетъ.

5. Изъ опасенія продолжать путь въ томъ состояніи, въ какое судно приведено бурею или столкновеніемъ, капитанъ рѣшаетъ зайти въ *портъ необходимости* [4]—для того, чтобы неотложными исправленіями предупредить гибель судна и груза. Издержки, соединенныя съ приведеніемъ судна въ состояніе годности, изъ котораго оно было выведено пожертвованіемъ, издержки, связанныя съ заходомъ и пребываніемъ судна въ портѣ, содержаніе за это время служащихъ на суднѣ,—все это можетъ быть отнесено къ общей

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 454.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 453.
[3]) Strandung, échouement volontaire
[4]) Port de relâche, Nothhafen.

аварiи [1]). Этотъ случай нашимъ законодательствомъ не предусмотрѣнъ.

6. Къ общей аварiи относятся убытки, вызванные рѣшенiемъ оказать *вооруженное сопротивленiе* нападенiю со стороны военнаго судна или морскихъ разбойниковъ. Убытки отъ такого сопротивленiя, которое законъ называетъ обороной или защищенiемъ [2]), состоятъ прежде всего въ тѣхъ поврежденiяхъ, какiя причинены были во время борьбы судну и грузу. Къ этимъ же убыткамъ относятся, далѣе, издержки на леченiе лицъ, пострадавшихъ при защитѣ судна и груза. Наконецъ къ общей аварiи законъ относитъ и денежную награду капитану и морскому экипажу въ опредѣленномъ размѣрѣ за оказанную ревность и храбрость. Дальнѣйшее возрастанiе морскихъ убытковъ, соединенныхъ съ разсматриваемымъ случаемъ, возможно, если при оборонѣ кто нибудь изъ защитниковъ будетъ взятъ въ плѣнъ. Выкупъ плѣннаго обязателенъ, а израсходованныя на этотъ предметъ деньги входятъ въ составъ общей аварiи.

Аварiйные расчеты могутъ быть умѣстны, если сопротивленiе увѣнчалось успѣхомъ, если удалось отстоять неприкосновенность груза и судна. Наоборотъ, поврежденiя, причиненныя судну и грузу при нападенiи, не составятъ общей аварiи, если не было оказано сопротивленiя. Вообще этотъ случай, упоминаемый всѣми законодательствами, можетъ встрѣтиться очень рѣдко при современныхъ условiяхъ, если не считать столкновенiй съ китайскими или малайскими пиратами.

7. Въ случаѣ пожара, происшедшаго на суднѣ, каждый несетъ свои убытки: судохозяинъ вслѣдствiе поврежденiя судна, грузохозяинъ—за испорченные товары. Если пожаръ произведенъ чьею либо виной, то потерпѣвшiй имѣетъ къ нему искъ о вознагражденiи. Общею аварiею будетъ только то, если при *тушенiи пожара* придется повредить одни грузы для спасенiя прочихъ товаровъ и самаго судна. Такiе убытки могутъ произойти отъ заливанiя горящихъ товаровъ, причемъ вода подмачиваетъ другiе товары; отъ выбрасыванiя легко воспламеняющихся или взрывчатыхъ веществъ въ предупрежденiе большого несчастiя.

---

[1]) Герм. торг. код. § 706, п. 4; Итал. торг. код. § 643, пп. 10 и 11; Бельг. законъ 21 августа 1879 § 103.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, стт. 444, 450, 451, 464.

III. Распредѣленіе убытковъ. Убытки, составляющіе общую аварію, подлежатъ распредѣленію между всѣми, кто извлекъ выгоду отъ произведеннаго пожертвованія. Чтобы распредѣлить убытки, необходимо прежде всего опредѣлить величину этихъ убытковъ, составить т. наз. активную массу, а затѣмъ опредѣлить величину заинтересованности каждаго изъ участниковъ перевозки въ сохраненіи цѣнности благодаря пожертвованію, или составить пассивную массу, называемую иначе контрибуціоннымъ капиталомъ. Пропорціональное соотношеніе этихъ двухъ величинъ дастъ единицу распредѣленія, въ мѣрѣ которой привлекается къ убыткамъ каждый участникъ.

А. *Активная масса* образуется изъ цѣнности принесенныхъ въ жертву товаровъ, изъ стоимости причиненныхъ судну поврежденій, изъ расходовъ, соединенныхъ съ производствомъ аварійнаго расчета.

1. Принесенный въ жертву *грузъ* оцѣнивается по той товарной стоимости, какую данный грузъ имѣетъ въ портѣ назначенія [1]), а не въ портѣ отправленія, потому что это именно то, что грузохозяинъ теряетъ. Такъ какъ при продолжительной разгрузкѣ цѣна товаровъ можетъ колебаться, то необходимо принимать во вниманіе ту цѣну, какая отмѣчена въ курсѣ дня прибытія судна, потому что въ этотъ моментъ грузъ уже могъ быть проданъ. Изъ биржевой цѣны товара должны быть вычтены: a) таможенные сборы, b) издержки по разгрузкѣ, c) оставшійся неоплаченнымъ фрахтъ, потому что всѣ эти элементы продажной цѣны остались въ рукахъ хозяина погибшаго груза. Цѣны, указанныя въ коносаментахъ и фактурахъ, рѣшающаго значенія при оцѣнкѣ имѣть не могутъ.

2. Потерпѣвшее отъ пожертвованія *судно* оцѣнивается также по той стоимости, какую то судно могло бы имѣть при продажѣ его въ томъ мѣстѣ, куда оно прибыло [2]). Въ составъ убытковъ по судну входятъ издержки, произведенныя на починку судна, а также на пріобрѣтеніе брошенныхъ или намѣренно испорченныхъ принадлежностей. Обратно, изъ суммы убытковъ этого рода вычитается то, что вычено продажею поврежденныхъ вещей, желѣза, мѣди, дерева.

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 463.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 463.

При опредѣленіи этого рода убытковъ на Западѣ принято, закономъ или обычаемъ, производить нѣкоторый вычетъ изъ суммы издержекъ, понесенныхъ по ремонту судна. Въ самомъ дѣлѣ, судно съ теченіемъ времени изнашивается и требуетъ исправленій, а потому судохозяинъ, выставляя издержки по приведенію судна въ надлежащій видъ, въ сущности освободилъ бы себя отъ необходимости текущаго ремонта. Другими словами, судохозяинъ такимъ путемъ обогатился бы на счетъ другихъ. Въ поддержаніе принципа, что никто не долженъ обогащаться на чужой счетъ, западныя законодательства допускаютъ вычетъ изъ общей суммы убытковъ по ремонту судна нѣкоторой доли, соотвѣтствующей обновленію судна (du neuf au vieux, neu für alt). Эта скидка со счета должна сообразоваться съ возрастомъ судна, съ матеріаломъ, изъ котораго онъ построенъ [1]). Въ нашемъ законодательствѣ нѣтъ указанія по этому вопросу, но, такъ какъ лицамъ, производящимъ аварійные расчеты, вмѣняется знаніе не только своего права, но и правъ государствъ, съ которыми Россія имѣетъ торговыя сношенія [2]), то примѣненіе этого общепринятаго правила у насъ едва ли можетъ подлежать оспариванію.

3. Наконецъ, въ активную массу входятъ *различные расходы*, соединенные съ производствомъ аварійнаго расчета. Это вознагражденіе лицъ, призванныхъ къ производству расчета, къ оцѣнкѣ товаровъ и судна, мелочныя издержки по сношеніямъ, гербовый сборъ и т. п.

В. Пассивная масса образуется изъ цѣнности спасенныхъ благодаря пожертвованію товаровъ, изъ стоимости сохраненнаго судна и изъ суммы фрахта, получаемаго вслѣдствіе спасенія. Однако, если бы пассивная масса составилась только изъ сохраненной въ силу пожертвованія цѣнности, то собственники вещей пожертвованныхъ оказались бы въ наиболѣе выгодномъ положеніи,—имъ была бы возвращена полностью потерянная цѣнность, они были бы возстановлены въ то положеніе, въ какомъ находились до

---

[1]) Déduction pour difference du neuf au vieux допущено во Франціи и Англіи по морскому обычному праву, въ Германіи по закону,— Герм. торг. код. § 710, также въ Финляндіи, — Финл. морской уставъ § 143.

[2]) Уставъ С.-Петербургской биржи, ст. 187.

несчастія, тогда какъ собственники спасенныхъ вещей несли бы нѣкоторыя потери. Такой результатъ произошелъ бы за счетъ собственниковъ спасенныхъ вещей. Поэтому, на основаніи того самаго принципа, на которомъ держится распредѣленіе убытковъ при общей аваріи, необходимо привлечь къ участію въ пассивной массѣ и цѣнности пожертвованныхъ вещей.

1. Первою составною частью пассивной массы является *грузъ*, какъ спасенный, такъ и пожертвованный [1]). Оцѣнка спасеннаго груза производится примѣнительно къ той цѣнѣ, какая выручена дѣйствительно отъ продажи товаровъ, а если грузъ остался непроданнымъ, то по биржевому курсу мѣста, куда товары доставлены были для продажи. Такъ какъ къ вырученной или биржевой цѣнѣ присоединились издержки, произведенныя послѣ доставки груза, которыя ни въ какомъ отношеніи не находятся къ спасенію, какъ пошлины, разгрузка, перевозка, то необходимъ соотвѣтственный вычетъ. Иностранныя законодательства содержатъ указанія относительно тѣхъ спасенныхъ цѣнностей, которыя по исключенію не подлежатъ отвѣтственности. Это багажъ, жалованье служащихъ, бодмерейныя суммы [2]). Нашъ законъ не указываетъ исключеній, но перечисленные имъ участники исключаютъ возможность привлеченія къ участію жалованья служащихъ.

2. Другою составною частью пассивной массы является *судно* [3]). Въ настоящее время не возникаетъ никакого сомнѣнія относительно необходимости привлечь судно къ участію въ распредѣленіи убытковъ, потому что судно спаслось благодаря пожертвованію. Спорнымъ является только вопросъ, въ какой суммѣ слѣдуетъ привлечь судно къ пассиву. Нельзя принимать въ основу стоимость, какую судно имѣло во время отправленія въ путь, потому что самый путь могъ ухудшить его состояніе независимо отъ общей аваріи. Очевидно, необходимо принять въ соображеніе ту стоимость, какую имѣетъ судно въ моментъ прибытія, за вычетомъ тѣхъ расходовъ

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 445, товары или грузъ, и ущербъ или убытокъ.

[2]) Итал. торг. код. § 648; Герм. торг. код. § 723; Бельг. законъ 21 августа 1879 § 106.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 445.

по исправленію, которые потребовались бы все равно, если бы не случилась аварія. Таковы именно системы англійская и германская [1]). Другія законодательства, стремясь облегчать отвѣтственность судохозяина, ограничиваютъ ее половиною стоимости судна въ мѣстѣ разгрузки. Такова система, принятая во Франціи и Италіи [2]). По русскому праву принимается въ соображеніе полная стоимость судна въ мѣстѣ прибытія [3]).

3. Наконецъ, въ пассивную массу включается и *фрахтъ*, право на который сохраняется за судохозяиномъ благодаря сдѣланному пожертвованію. Такимъ образомъ судохозяинъ участвуетъ въ разверсткѣ двумя элементами: судномъ и фрахтомъ. Однако не всѣ законодательства въ равной степени привлекаютъ фрахтъ къ контрибуціи. По англійской системѣ фрахтъ соучаствуетъ полностью, по германской—въ $^2/_3$, по французской и италіанской—въ $^1/_2$. По нашему законодательству фрахтъ подлежитъ отвѣтственности въ полной суммѣ [4]).

Для большей наглядности приведемъ примѣръ аварійнаго характера. Въ ноябрѣ 1896 года пароходъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли „Казбекъ" шелъ по направленію къ Одессѣ, но въ Таганрогскомъ заливѣ Азовскаго моря былъ застигнутъ крѣпкимъ вѣтромъ и ледоходомъ, которыми пароходъ нанесло на мель. Послѣ безуспѣшныхъ попытокъ сняться съ мели и все большаго напора льда, пароходъ стало кренить и ему грозила неминуемая гибель. Тогда капитанъ, для спасенія парохода и бывшаго на немъ груза, рѣшился на оставшееся въ его распоряженіи единственное средство—пожертвовать частью груза. Было выброшено 340 грузовыхъ мѣстъ. Пароходъ выправился, сошелъ съ мели и вмѣстѣ со льдомъ добрался до Керчи. По прибытіи въ Одессу было заявлено о происшедшей аваріи. Расчетъ былъ произведенъ на слѣдующихъ основаніяхъ:

---

[1]) Система Англіи принята въ Бельгіи—Бельг. законъ 21 августа 1879 § 105; Герм. торг. код. § 717.

[2]) Франц. торг. код. § 401; Итал. торг. код. § 647.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 463.

[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 445.

Пассивная масса.

I. Убытки парохода „Казбекъ“	5,215 р. 40 к.
II. Убытки груза	14,516 р. 23 к.
III. Комиссіонное вознагражденіе агенту, вознагражденіе диспашеру, типографія, почтовые расходы и гербовыя пошлины	1,378 р. 65 к.
А всего . . .	21,110 р. 28 к.

Активная масса.

I. Балансовая стоимость парохода „Казбекъ“	197,160 р. — к.
II. Фрахтъ	1,855 р. 38 к.
III. Стоимость груза	62,966 р. 78 к.
А всего . . .	261,982 р. 16 к.

Сравненіе активной массы съ пассивной даетъ пропорціональное отношеніе приблизительно въ 8%. А потому по пропорціональной разверсткѣ на долю судохозяина (судно и фрахтъ) падаетъ убытокъ въ 16,036 р. 48 к., на грузохозяевъ—5,073 р. 80 к., которые распредѣляютъ между собою убытокъ пропорціонально стоимости товара каждаго изъ нихъ.

Послѣднее обстоятельство возбуждаетъ вопросъ, на кого падаетъ доля убытка въ случаѣ несостоятельности кого-либо изъ участвующихъ въ разверсткѣ? Нѣкоторыя законодательства рѣшаютъ этотъ вопросъ сами въ томъ смыслѣ, что доля несостоятельнаго распредѣляется между остальными [1]). Въ другихъ странахъ молчаніе закона восполняется обычаемъ, напр. во Франціи [2]). Наше законодательство на этотъ счетъ также безмолвно. Ссылка на то, что солидарность у насъ не предполагается [3]), не можетъ имѣть значенія въ этомъ случаѣ, потому что рѣчь идетъ не о договорномъ обязательствѣ. Изъ существа общей аваріи вытекаетъ, что всѣ убытки, соединенные съ произведеннымъ пожертвованіемъ, подлежатъ разверсткѣ. Такимъ убыткомъ слѣдуетъ признать и неспособность одного изъ участниковъ уплатить причитающуюся

---

[1]) Герм. торг. код. § 704.
[2]) Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. VI, стр. 91.
[3]) Т. X ч. 1, ст. 1548.

на его долю часть,—это одинъ только изъ элементовъ убытка, подлежащаго распредѣленію.

IV. Производство аварійнаго расчета. Происшедшее съ судномъ несчастіе, если оно должно послужить основаніемъ для взаимныхъ расчетовъ, требуетъ оффиціальнаго удостовѣренія. Это достигается путемъ морского протеста [1]). Обязанность протестовать возлагается на капитана. По прибытіи судна въ портъ капитанъ въ теченіе 24 часовъ обязывается подать декларацію таможенному надзору или таможнѣ, а затѣмъ въ теченіе 7 дней со дня прибытія обязанъ учинить протестъ, т. е. объявить о происшедшемъ подъ присягою [2]). Въ Россіи такой протестъ совершается передъ нотаріусомъ, а за границею передъ русскимъ консуломъ, что однако не избавляетъ его отъ обязанности объявить подъ присягою передъ нотаріусомъ, а гдѣ таковаго нѣтъ—передъ мѣстнымъ начальствомъ о постигшемъ его судно несчастіи [3]). Протестъ совершается въ портѣ назначенія или въ ближайшемъ портѣ, куда судно зашло послѣ несчастія. Если грузъ предназначается въ разные порты, то протестъ въ отношеніи груза слѣдовало бы совершать въ каждомъ портѣ, и только протестъ въ отношеніи судна въ портѣ назначенія [4]). Но неудобство такого порядка избѣгается протестомъ въ ближайшемъ портѣ. Когда судно вынуждено было зайти въ портъ по необходимости, то здѣсь и мѣсто для совершенія протеста. Протестъ долженъ содержать описаніе несчастнаго событія, указаніе пожертвованія, объясненіе причинъ, его вызвавшихъ, обоснованіе его неизбѣжности.

Нѣтъ никакого препятствія къ тому, чтобы опредѣленіе величины понесенныхъ убытковъ и разверстка ихъ между участниками аваріи произведены были частнымъ порядкомъ. Но такой пріемъ могъ бы быть достаточенъ при наймѣ судна однимъ лицомъ. Когда же грузохозяевъ нѣсколько, то достигнуть согласія чрезвычайно трудно. Да и при небольшомъ числѣ участниковъ авторитетъ должностного лица, опредѣляющаго убытки, имѣетъ всѣ преимущества, хотя бы напр. въ интересахъ страхованія. Поэтому всюду къ аварій-

---

[1]) Prova di fortuna, Seeprotest.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 460, т. VI, Уставъ таможенный, ст. 219.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ консульскій, ст. 62, 63.

[4]) Brandis, *Das deutsche Seerecht*, т. II, стр. 110.

ному расчету привлекаются суды, къ которымъ капитанъ, судохозяинъ или грузохозяева обращаются съ просьбою о назначеніи свѣдущихъ лицъ, способныхъ опредѣлить и оцѣнить аварію. Произведенный этими лицами расчетъ подлежитъ утвержденію со стороны суда [1]). У насъ суды совершенно устранены отъ аварійнаго расчета. Для этой цѣли существуетъ особый видъ биржевыхъ маклеровъ—диспашеры.

Просьба о производствѣ расчета по общей аваріи подается непосредственно диспашеру, который приступаетъ къ опредѣленію и расчисленію аваріи не иначе, какъ по сдѣланному ему о томъ отъ судохозяина или капитана порученію [2]). Слѣдовательно, выборъ диспашера свободенъ въ предѣлахъ даннаго района, но право выбора не предоставлено грузохозяевамъ, которые вообще сами у насъ не могутъ возбуждать аварійнаго производства. Для выполненія поставленной ему задачи диспашеръ имѣетъ въ своемъ распоряженіи 6-недѣльный срокъ.

Согласно инструкціи, изданной для Одесскаго порта 23 сентября 1894 года, диспашеръ, по полученіи отъ судохозяина или его агента, корреспондента, или капитана, порученія, обязанъ немедленно оповѣстить объ этомъ въ двухъ мѣстныхъ и одной столичной газетахъ, съ приглашеніемъ товарополучателей, къ извѣстному сроку, но не менѣе двухъ недѣль: 1) объявить стоимость своихъ товаровъ, 2) явиться къ нему, диспашеру, для обезпеченія уплаты доли, какая по диспашѣ на тѣ товары причтется, или же взноса залога, съ цѣлью освобожденія товара отъ ареста, и 3) представить документы, какіе признаны будутъ ими необходимыми въ защиту своихъ интересовъ [3]).

Заинтересованныя лица должны представить диспашеру всѣ документы, способные содѣйствовать выясненію аваріи. И въ то же время документы, перешедшіе въ руки диспашера для составленія расчета, должны быть открыты для всѣхъ заинтересованныхъ лицъ. По требованію послѣднихъ диспашеръ обязанъ выдавать засвидѣтельствованныя копіи [4]).

При возникновеніи спора, возбуждаемаго по поводу ава-

---

[1]) Франц. торг. код. § 414 п. 2, и 416; Итал. торг. код. § 658. Герм. торг. код. § 729.

[2]) Уставъ С.-Петербургской биржи, ст. 188.

[3]) Инструкція Мин. Фин. въ Собр. уз. и Расп. Прав. 1894, № 1308, § 14.

[4]) Уставъ С.-Петербургской биржи, ст. 192.

рійнаго производства, на Западѣ заинтересованныя лица въ правѣ обратиться къ суду. У насъ же предлагается слѣдующій способъ разрѣшенія возникшихъ недоразумѣній. Какъ диспашеръ, такъ и лицо, возбудившее споръ, выбираютъ по одному изъ неучаствующихъ въ той аваріи опытныхъ людей, а эти въ свою очередь избираютъ уже, для перевѣса, кого заблагоразсудятъ. Нельзя не признать страннымъ такой пріемъ, въ силу котораго диспашеръ ставится въ положеніе заинтересованной стороны. Между тѣмъ „симъ способомъ прекращаются всякіе споры рѣшительно“ [1]). Только въ случаѣ злоупотребленій со стороны диспашера допускается жалоба въ таможню, а „въ особо важныхъ случаяхъ“—даже коммерческому суду.

Актъ, содержащій произведенный диспашеромъ расчетъ по общей аваріи, составленный въ установленномъ порядкѣ и скрѣпленный подписью диспашера, за его печатью, носитъ названіе диспаши. Диспаша, предназначенная для употребленія въ Россіи, пишется на русскомъ языкѣ; диспаша, предназначенная къ отсылкѣ за границу, пишется на одномъ изъ употребительнѣйшихъ языковъ: англійскомъ, французскомъ, нѣмецкомъ или италіанскомъ [2]). Юридическая сила диспаши, составленной диспашеромъ при участіи заинтересованныхъ лицъ, соотвѣтствуетъ силѣ судебнаго рѣшенія. „Диспаши имѣютъ полную вѣру внутри и внѣ государства и обязательную силу для участниковъ въ аваріи“ [3]). Такая сила нигдѣ не признается за актомъ, который составленъ диспашеромъ, и потому можно быть увѣреннымъ, что диспашѣ, составленной въ Россіи, не будетъ придано „внѣ государства“ то юридическое значеніе, какое ей придается „внутри государства“. Слѣдуя точкѣ зрѣнія, выраженной нашимъ законодателемъ въ морскихъ уставахъ, наша практика приходитъ къ выводу, что диспаша позднѣйшему оспариванію подлежать не можетъ. Только представленіе новыхъ фактовъ, не бывшихъ до того въ распоряженіи диспашера, способно вызвать пересмотръ произведеннаго уже расчета [4]). Слѣдовательно, диспаша является основаніемъ для исполнительнаго производства.

---

[1]) Уставъ С.-Петербургской биржи, ст. 193.
[2]) Уставъ С.-Петербургской биржи. ст, 191.
[3]) Уставъ С.-Петербургской биржи, ст. 186.
[4]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 1898, № 254.

Диспашеръ за произведенный расчетъ убытковъ получаетъ вознагражденіе въ размѣрѣ опредѣленнаго процента съ объявленной цѣны судна, фрахта и груза [1]). Эта плата должна быть указана въ диспашѣ, такъ какъ принадлежитъ также къ общей аваріи и уплачивается капитаномъ.

Въ какомъ же положеніи находятся во время аврійнаго производства грузъ и судно? Капитанъ, въ обезпеченіе возврата уплаченной имъ суммы убытковъ, въ правѣ просить таможню объ удержаніи груза до того времени, пока будетъ утверждена аварія и расчетъ платежа разложенъ [2]). Отсюда слѣдуетъ, что капитанъ самъ не имѣетъ права удерживать грузъ на суднѣ, а можетъ просить лишь о содѣйствіи таможню. Такъ какъ грузоприниматели заинтересованы въ скорѣйшемъ полученіи товаровъ, то грузъ выдается имъ, если они представятъ достаточное обезпеченіе, залогъ. Нашъ законъ ничего не говоритъ о правѣ грузополучателей требовать задержки судна до окончанія расчета. Это объясняется особенностью постановки иска по аваріи въ нашемъ законодательствѣ.

По современнымъ законодательствамъ искъ объ уплатѣ по произведенному расчету можетъ быть предъявленъ какъ со стороны судохозяина къ грузополучателямъ, такъ и со стороны грузополучателя къ судохозяину и къ другому грузополучателю. Напротивъ, наше законодательство стоитъ на старой точкѣ зрѣнія римскаго права, которое выводило аварійный искъ изъ фрахтоваго договора и потому допускало только искъ капитана къ грузополучателю. Диспашеръ можетъ собирать аварійныя деньги только въ томъ случаѣ, если имѣетъ на то спеціальное порученіе со стороны того, кто поручилъ ему производство расчета. А такъ какъ у насъ порученіе исходитъ отъ капитана или самого судохозяина, то къ сбору денегъ призванъ закономъ только послѣдній, а потому только онъ можетъ требовать отъ грузополучателя, опоздавшаго со взносомъ уплаты причитающагося по диспашѣ, и только отъ него можетъ требовать получатель пожертвованнаго груза причитающагося на его долю возмѣщенія убытковъ.

---

[1]) Уставъ С.-Петербургской биржи, ст. 194, опредѣляетъ вознагражденіе въ $1/4\%$.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 462.

V. Примѣненіе различныхъ законовъ. Можетъ быть, ни одно юридическое отношеніе не вызываетъ такъ часто вопросъ, какой законъ примѣнять, какъ аварія. Въ самомъ дѣлѣ, судно, принадлежащее по флагу одной странѣ, везетъ грузъ лицъ, принадлежащихъ къ разнымъ національностямъ, терпитъ аварію и вынуждено приступить къ расчету убытковъ въ чужой странѣ. Какимъ закономъ слѣдуетъ руководствоваться при выборѣ порядка расчета, какой законъ нужно принять въ соображеніе при опредѣленіи объема отвѣтственности участниковъ, при составленіи контрибуціоннаго капитала? Приходится признать, что въ международномъ правѣ не выработались до сихъ поръ твердыя начала по вопросу о столкновеніи законовъ при аваріи.

Порядокъ расчета, согласно принципу locus regit actum, сообразуется съ законами мѣста производства, будетъ ли это мѣсто назначенія или мѣсто разгрузки. Такимъ образомъ, если русское судно потерпѣло аварію близъ мѣста назначенія, наприм. Гавра, или успѣло дойти до него, то порядокъ расчета производится по мѣстнымъ законамъ, слѣдовательно капитанъ долженъ подать прошеніе мѣстному суду о назначеніи экспертовъ. Повидимому, нашъ законъ желалъ бы возложить на русскаго консула аварійный процессъ [1]). Но это возможно только при условіи, если всѣ участники аваріи русскіе подданные. Наоборотъ, если иностранное судно, потерпѣвшее аварію, приступитъ въ русскомъ портѣ къ аварійному расчету, то порядокъ производства долженъ сообразоваться съ русскими законами. Капитанъ судна обязанъ обратиться къ диспашеру.

Труднѣе обстоитъ вопросъ съ объемомъ отвѣтственности участниковъ аваріи. Должно ли составлять контрибуціонный капиталъ примѣнительно къ законамъ мѣста назначенія грузки, или дѣйствительной разгрузки, или къ законамъ національнаго флага? Въ пользу законовъ мѣста назначенія говоритъ совпаденіе съ этими же законами при формальной сторонѣ расчета, а также принадлежность получателей къ подданнымъ этой страны, знаніе съ ихъ стороны мѣстныхъ законовъ. Однако, противъ такого рѣшенія вопроса выставляютъ главнымъ образомъ неопредѣленность мѣста назначенія. Судно можетъ совершать правильные рейсы между

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ консульскій, ст. 66.

двумя пунктами съ заходомъ въ различные промежуточные порты, — случай, который все болѣе становится типичнымъ при организаціи крупныхъ транспортныхъ предпріятій. При этомъ условіи окажется нѣсколько мѣстъ назначенія, и получатели будутъ принадлежать къ подданнымъ разныхъ государствъ. Судно можетъ не дойти до мѣста назначенія и вынуждено будетъ разгружаться на промежуточной станціи. Едва ли правильно примѣнять законы мѣста назначенія, когда капитанъ и всѣ участники являются подданными того государства, чей флагъ носитъ морское судно, такъ какъ слѣдуетъ оставаться при предположеніи, что каждый знаетъ свои отечественные законы. Поэтому слѣдуетъ согласиться, что объемъ отвѣтственности лучше всего было бы сообразовать съ законами страны, чей флагъ носитъ судно, объединившее въ себѣ различные грузы [1]).

Эта неопредѣленность положенія давно уже побуждаетъ искать объединительнаго начала, и если законодатели не идутъ на приведеніе своихъ законовъ къ единству, то заинтересованные ищутъ выхода въ договорныхъ соглашеніяхъ. Ассоціація для реформы и кодификаціи международнаго права выработала на съѣздахъ въ Іоркѣ (1864), въ Антверпенѣ (1877), правила аварійнаго расчета, извѣстныя подъ именемъ Іоркъ-Антверпенскихъ правилъ (York and Antwerp Rules), хотя они подверглись нѣкоторымъ измѣненіямъ на съѣздѣ въ Ливерпулѣ (1890). Эти-то правила чаще всего указываются въ договорахъ о перевозкѣ, и часто страховыя общества не принимаютъ на страхъ судна или груза, если нѣтъ условія о примѣненіи Іоркъ-Антверпенскихъ правилъ. Договорное соглашеніе такимъ образомъ разрѣшаетъ вопросъ о примѣненіи законовъ къ аваріи.

§ 167. Аварія взаимнаго вреда.

Литература. Dépret, *De l'abordage maritime*, 1889; Hornbostel, *De l'abordage en droit moderne*, 1889; Lebe, *L'abordage maritime*, 1902; Reignaud, *Des abordages maritimes*, 1892; Thiébaut, *Traité théo-*

---

[1]) Затрудненія, связанныя съ этимъ вопросомъ, вызываютъ сомнѣнія, см. Surville и Arthuys, *Cours élémentaire de droit international privé*, 1904, стр. 714—715, Bar, *Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts*, 1889, стр. 219—223.

rique et pratique de l'abordage maritime, 1903; Courcy, *L'abordage*, 1874; Aufran, *Code international de l'abordage maritime*, 1890; Junge, *Schiffskollisionen auf See*, 4 изд. 1906; Prien, *Der Zusamenstoss von Schiffen*, 2 изд., 1899; Marsden, *A Treatise on the Law of collisions at Sea*, 5 изд. 1904; Grasso, *L'urto di navi* 1886; Buzzati, *L'urto di navi in mare*, 1888; Benfante, *L'urto di navi nel diritto storico, commerciale ed internazionale*, 1887; Princivalli, *Dell'urto de navi per colpa commune*, 1905; Пергаментъ, *Отвѣтственность за вредъ и убытки, причиненные столкновеніемъ судовъ* („Ж. М. Ю." 1898, № 2).

I. Общее понятіе. Въ доброе старое время столкновенія судовъ въ открытомъ морѣ были рѣдки. Они происходили чаще въ портѣ, гдѣ скоплялось много судовъ на небольшомъ пространствѣ. Чѣмъ лучше обставляются въ новѣйшее время торговые порты, тѣмъ сильнѣе уменьшается опасность столкновенія судовъ въ портѣ. Но за то развитіе морского судоходства, покрывшее морскіе пути массою судовъ разнаго типа и достоинства, усиленіе хода благодаря паровому двигателю, затрудняющее своевременную остановку судна, сосредоточеніе морскихъ судовъ, несмотря на необъятность моря, на опредѣленной дорогѣ—всѣ эти обстоятельства чрезвычайно усилили рискъ столкновеній въ открытомъ морѣ. Неудивительно поэтому, что предупрежденіе столкновеній и опредѣленіе послѣдствій, вызванныхъ ими, возбуждаютъ не малое вниманіе.

Очевидно, что средства предупрежденія могутъ оказаться только тогда дѣйствительными, если они будутъ одни для судовъ всѣхъ національностей. Невозможно ставить капитану въ вину незнаніе правилъ, соблюдаемыхъ разными странами, и нерѣдко трудно согласовать при исполненіи требованія однихъ съ требованіями другихъ. Вотъ почему правительства пошли охотно навстрѣчу выработаннымъ международной конференціей въ 1897 году въ Вашингтонѣ правиламъ для предупрежденія столкновеній судовъ въ морѣ. Эти правила дѣйствуютъ нынѣ и въ Россіи [1]). Правилами устанавливается прежде всего сигнализація, дающая возможность и безъ дневного свѣта оріентироваться въ приближающихся судахъ. Сигнализація состоитъ въ огняхъ, видимыхъ въ темную ночь при ясной атмосферѣ: бѣлые, красные

---

[1]) Собр. узак. и расп. прав. 1897, № 30, ст. 409; Т. XI ч. 2 Уставъ торговый, ст. 467, прим., приложеніе.

и зеленые фонари, расположенные въ опредѣленномъ порядкѣ. Во время тумана, пасмурности, падающаго снѣга или шторма свѣтовые сигналы замѣняются звуковыми,—сирена, свистокъ, горнъ, опредѣленной продолжительности и повторяемости. Правила устанавливаютъ маневры судовъ на случай, когда одно судно идетъ навстрѣчу другому или когда одно судно обгоняетъ другое.

Юридическое значенiе этихъ правилъ состоитъ въ томъ, что капитанъ, исполнившiй всѣ требуемые ими сигналы и маневры, предполагается невиновнымъ въ происшедшемъ столкновенiи, что, однако, можетъ быть опровергнуто доказательствомъ, что капитанъ все же могъ предотвратить несчастiе. Сами правила заявляютъ, что „ничто изъ содержащагося въ сихъ правилахъ не можетъ избавить ни судно, ни его владѣльца, ни капитана, ни экипажъ его отъ отвѣтственности за послѣдствiя, могущiя произойти отъ упущенiя относительно держанiя огней, или производства сигналовъ, или отъ небрежнаго смотрѣнiя впередъ, или отъ непринятiя какой-либо предосторожности, соблюденiе которой требуется морскою практикою, или исключительными обстоятельствами даннаго случая“ (§ 29). Наоборотъ, когда установлено, что капитанъ не выдержалъ правилъ, то презумпцiя виновности падаетъ на него, и ему остается доказывать, что несчастiе произошло бы неизбѣжно и при соблюденiи правилъ, или что несоблюденiе правилъ вызывалось особыми обстоятельствами, „при которыхъ дѣлается иногда необходимымъ отступленiе отъ установленныхъ правилъ для избѣжанiя неминуемой опасности“ (§ 27).

Юридическiя отношенiя, возникающiя вслѣдствiе вреда, причиненнаго столкновенiемъ судовъ, наше законодательство причисляетъ къ аварiи, тогда какъ западныя законодательства выдѣляютъ ихъ изъ аварiи. Въ дѣйствительности сходство ихъ очень близко и нерѣдко вредъ, происшедшiй отъ столкновенiя, переходитъ то въ частную, то въ общую аварiю.

Аварiею взаимнаго вреда является вредъ, причиненный при столкновенiи судовъ.

а. Аварiя взаимнаго вреда предполагаетъ столкновенiе *морскихъ судовъ*. Поэтому столкновенiе морского судна съ какою-нибудь постройкой, напр. съ пристанью, съ морскою купальней, съ стоящею на якорѣ конторою и т. п., не соста-

вить аваріи взаимнаго вреда. По этой же причинѣ правила о морской аваріи непримѣнимы къ рѣчнымъ судамъ [1]). Военныя суда, въ своихъ столкновеніяхъ съ купеческими, подчиняются дѣйствію тѣхъ же правилъ, только съ измѣненіемъ въ порядкѣ установленія фактической стороны. Буксирующее судно составляетъ съ буксируемымъ одно морское судно, а потому столкновеніе между ними не подходитъ подъ общую аварію.

b. Столкновеніе судовъ должно произойти *въ морѣ*. Это слѣдуетъ понимать какъ въ смыслѣ открытаго моря, такъ и въ смыслѣ той части моря, которая образуетъ портъ. Впрочемъ, морскія суда для цѣлей своей остановки могутъ заходить въ устья рѣкъ, которыя подчиняются дѣйствію морского права. Здѣсь возможно столкновеніе между морскимъ судномъ и рѣчнымъ,—одно изъ неудобствъ двойного права, неразрѣшимое на почвѣ нашего дѣйствующаго права.

c. Вредъ отъ столкновенія причиняется *судну и грузу*. Можетъ случиться, что вредъ причиненъ только судну, и напр. французское законодательство дальше этого не идетъ. Но не подлежитъ сомнѣнію, что столкновеніе судовъ способно отразиться на товарахъ, находившихся на потерпѣвшемъ суднѣ. Наше законодательство считается при аваріи взаимнаго вреда и съ пострадавшимъ грузомъ. При столкновеніи судовъ могутъ пострадать и люди, но увѣчье или смерть, причиненные имъ, находятся подъ дѣйствіемъ особыхъ правилъ [2]).

c. Столкновеніе судовъ, происшедшее на морѣ, отъ котораго пострадали судно и грузъ или только судно, можетъ создать *убытки* не только въ видѣ дѣйствительнаго ущерба, но и въ видѣ потерянной выгоды. Такова, наприм., потеря фрахта въ случаѣ гибели судна съ грузомъ.

Столкновеніе можетъ произойти или по винѣ котораго либо изъ капитановъ, или помимо чьей-либо вины, чисто случайно. Французское законодательство устанавливаетъ еще третій случай, когда нѣтъ возможности опредѣлить причину несчастія [3]). Этотъ случай, извѣстный во французской юрис-

---

[1]) Рѣш. Суд. Деп. Прав. Сен. 14 марта 1904 № 567 по дѣлу Общества „Мазутъ".

[2]) Т. X ч. 1, ст. 683.

[3]) Франц. торг. код. § 407, п. 3.

пруденціи подъ именемъ abordage mixte, не принятъ другими законодательствами и неизвѣстенъ русскому праву.

II. Столкновеніе по винѣ. Столкновеніе судовъ можетъ произойти по винѣ лицъ, управляющихъ ихъ движеніемъ. Такимъ виновнымъ является капитанъ, хотя бы въ моментъ происшедшаго несчастія судно находилось подъ командою кого либо изъ его подчиненныхъ, потому что капитанъ несетъ отвѣтственность за дѣйствія экипажа; хотя бы несчастіе произошло отъ указаній лоцмана, потому что капитанъ пользуется его помощью для опредѣленія пути, но самъ наблюдаетъ за движеніемъ судна по указанному пути. Вина капитана выражается въ незнаніи имъ правилъ сигнализаціи и маневрированіи, въ незнакомствѣ со свойствами своего судна, какъ послушаніе рулю, сила задняго хода. Законъ нашъ особенно упираетъ на „упрямство“ капитана, которое едва ли можетъ имѣть большое значеніе. Столкновеніе судовъ могло произойти по винѣ одного капитана или по винѣ обоихъ капитановъ.

1. Если столкновеніе произошло *по односторонней винѣ*, то послѣдствія несчастнаго происшествія опредѣляются по общимъ началамъ гражданскаго права. При виновности капитана потерпѣвшаго судна, убытки, причиненные столкновеніемъ, падаютъ на хозяина этого судна: убытки по судну въ силу принципа casum sentit dominus, убытки по грузу въ силу принципа отвѣтственности за дѣйствія довѣренныхъ лицъ. При виновности капитана судна, причинившаго вредъ другому, убытки, причиненные чужому судну и грузу столкновеніемъ, падаютъ на хозяина этого виновнаго судна по принципу, что каждый обязанъ возмѣстить вредъ, нанесенный дѣйствіями его агентовъ.

Эти начала признаны нашимъ законодательствомъ. Законодателю, конечно, незачѣмъ было указывать, что убытки отъ столкновенія, происшедшаго по винѣ потерпѣвшаго, лежатъ на немъ самомъ. Но законъ призналъ нужнымъ указать, что если судну или грузу учинится аварія взаимнаго вреда, то убытокъ платитъ тотъ, кто оный причинилъ [1]). Если столкновеніе судовъ послѣдовало по винѣ одной изъ сторонъ, отъ несоблюденія установленныхъ правилъ и мѣръ предосторожности, или отъ недостатка искусства, отъ небре-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 467.

женія или упрямства капитана, лоцмановъ или корабельныхъ служителей, то виновная сторона обязана вознаградить за вредъ и убытки, причиненные столкновеніемъ тому или другому судну или людямъ и товарамъ, на нихъ находящимся [1]).

Законъ нашъ довольно своеобразно ставитъ искъ о возмѣщеніи вреда, причиненнаго столкновеніемъ по винѣ одной стороны. a) Искъ прежде всего предъявляется къ капитану и корабельнымъ служителямъ въ предѣлахъ ихъ жалованія и соразмѣрно цѣнѣ судна, т. е. съ нихъ можно искать не свыше причитающейся имъ платы и во всякомъ случаѣ не болѣе стоимости судна. Другими словами, законъ исходитъ изъ маловѣроятнаго предположенія, что размѣръ убытковъ не превышаетъ платы виновнаго капитана или замѣнявшаго его лица изъ морского экипажа, и изъ совершенно невѣроятнаго предположенія, будто эта плата можетъ оказаться не ниже стоимости судна. b) Субсидіарно отвѣчаетъ судохозяинъ,—хозяева же корабля должны дополнить остальную часть по тому же размѣру [2]), при чемъ отвѣтственность его ограничивается стоимостью судна и фрахта [3]). Не слѣдуетъ доводить льготное положеніе судохозяина до крайности—и освобождать его отъ привлеченія къ отвѣтственности до обнаруженной недостаточности имущества капитана. Нѣтъ препятствій одновременно предъявить искъ къ капитану и судохозяину. c) Однако, мало доказать виновность капитана того судна, которое причинило вредъ,—надо, по нашему закону, еще доказать невиновность капитана судна, которое потерпѣло вредъ. „Буде же они (капитанъ и служители) не употребили никакого способа (къ отвращенію свалки, т. е. столкновенія) и оставались въ бездѣйствіи, тогда сами они платятъ (т. е. несутъ) свой убытокъ“ [4]).

2. Если столкновеніе произошло *по обоюдной винѣ* капитановъ обоихъ столкнувшихся судовъ, то послѣдствія происшедшаго несчастнаго случая могутъ опредѣлиться различно по разнымъ законодательствамъ. Можно стать на ту точку зрѣнія, что каждый судохозяинъ долженъ нести тя-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 472, ср. ст. 476.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 475.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 473.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 475.

жесть тѣхъ убытковъ, которые вызваны виною его агента, капитана, все равно, идетъ ли дѣло о своемъ потерпѣвшемъ суднѣ или о чужомъ поврежденномъ. Здѣсь господствуетъ принципъ, въ силу котораго каждый несетъ послѣдствія своихъ дѣйствій и отвѣчаетъ за свою вину. Эта система, при молчаніи законодательства, принимается во Франціи судебною практикою и литературою, а также въ Германіи со времени новаго торговаго кодекса [1]). Можно посмотрѣть на дѣло съ той точки зрѣнія, что достаточно признать виновность обоихъ, чтобы устранить изслѣдованіе, кто что именно причинилъ, тѣмъ болѣе, что выясненіе степени вины каждаго весьма затруднительно. Тогда, по принципу грѣхъ пополамъ, остается раздѣлить понесенные убытки между судохозяевами обоихъ судовъ, столкнувшихся по винѣ капитановъ. Дѣлить убытки можно пополамъ, какъ это принято въ Англіи [2]), хотя нельзя не замѣтить, что при этомъ положеніе небольшого судна тяжелѣе, нежели крупнаго: оно и страдаетъ сильнѣе, и платитъ больше. Наконецъ, можно придти къ рѣшенію, что, гдѣ есть виновность, тамъ нѣтъ иска объ убыткахъ: ни одинъ изъ потерпѣвшихъ не въ правѣ требовать съ другого, потому что самъ виноватъ. При этомъ совершенно игнорируется степень вины, явная несоразмѣрность между ошибкою одного и грубою неосторожностью другого. Такова точка зрѣнія италіанскаго законодательства [3]).

Русское законодательство примыкаетъ къ послѣднему взгляду. „Если оба корабельщика одинъ другому мѣста не дадутъ изъ упрямства, и набѣжитъ одинъ корабль на другой и отъ того учинится одному или обоимъ кораблямъ вредъ, то упрямый корабельщикъ платитъ (несетъ) свой убытокъ“ [4]). Въ этой архаической формулѣ высказано то положеніе, что при обоюдной винѣ капитановъ стороны лишаются взаимныхъ требованій и каждый несетъ вредъ, по-

---

[1]) Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. VI, 125. Въ Германіи § 735, п. 2 представляетъ отступленіе отъ прежняго начала, по которому при обоюдной винѣ, какъ бы ни было велико несоотвѣтствіе, не могло быть никакого иска. То же и Бельгія, законъ 21 августа 1879, § 229.

[2]) Законъ 5 августа 1873 г. § 25 п. 9.

[3]) Итал. торг. код. § 662.

[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 474.

несенный его судномъ. Вредъ, причиненный товарамъ, обязанъ возмѣстить капитанъ—судохозяинъ того судна, на которомъ они были нагружены.

III. Столкновеніе случайное. Аварія взаимнаго вреда можетъ произойти вслѣдствіе воздѣйствія обстоятельствъ, которыя могутъ быть отнесены къ разряду случайныхъ. Такое столкновеніе не создаетъ никакихъ особенныхъ юридическихъ послѣдствій. Такъ какъ для каждаго судохозяина и грузохозяина такіе убытки оказываются случайными, то, въ силу принципа casum sentit dominus, каждый изъ нихъ самъ несетъ послѣдствія несчастнаго событія. Въ сущности, здѣсь получается частная аварія. Подобное несчастіе можетъ произойти вслѣдствіе состоянія погоды, напр. сильной бури, во время которой волнами бросало одно судно на другое или заглушало звуковые сигналы.

Это положеніе на послѣдствія случайнаго столкновенія признаетъ и наше законодательство. „Если два судна столкнутся одно съ другимъ по неизбѣжному случаю, безъ всякой вины, и отъ того одному изъ нихъ или обоимъ, или товару, на нихъ нагруженному, причинится убытокъ, крушеніе или гибель,... то сіе почитается за аварію простую и частную, и каждый платитъ (несетъ) собственно свой убытокъ“ [1]).

Однако отъ такого общаго положенія, соотвѣтствующаго вполнѣ тому, что принято на Западѣ, законъ нашъ дѣлаетъ неожиданныя отступленія. Если судно стоитъ на рейдѣ, и во время сильнаго вѣтра оторвется канатъ, или начнетъ дрейфовать и учинитъ свалку съ другимъ судномъ, то хозяинъ перваго судна обязанъ, сверхъ собственнаго своего ущерба, платить и половину причиненнаго другому судну убытка [2]). Здѣсь нѣтъ вины,—законъ тщательно отграничиваетъ описанный случай отъ того, когда судно оторвалось по винѣ капитана, напр. если „канаты не довольно толсты и крѣпки“, и когда должно имѣть мѣсто возмѣщеніе причиненнаго вреда полностью. Гдѣ же основаніе участвовать въ убыткахъ, происшедшихъ безъ вины привлекаемаго къ распредѣленію? Нельзя даже ссылаться на то, что въ данномъ случаѣ законодатель отказался отъ принципа вины,

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 478.

необходимой для обязанности возмѣстить ущербъ, и сталъ на сторону принципа причиненія, потому что послѣдовательно онъ долженъ бы возложить на оторвавшееся судно не половину, а весь ущербъ.

Законодатель сознательно сталъ на точку зрѣнія отступленій и примѣнилъ ее къ другому еще случаю. Если судно во время бури и для спасенія своего принуждено вбѣжать въ гавань и прежде, нежели можетъ быть остановлено, учинитъ свалку съ другимъ судномъ, лежащимъ въ гавани, и тѣмъ причинить ему убытокъ, то хозяинъ судна, причинившаго убытокъ другому, сверхъ собственной потери, долженъ заплатить и половину убытка другому судну или нагруженному на немъ грузу [1]).

Законодатель въ отступленіи отъ основного принципа идетъ еще далѣе и устанавливаетъ своеобразное распредѣленіе случайнаго ущерба. Когда столкновеніе произошло не только случайно, но капитаны обоихъ судовъ приняли всѣ мѣры „къ отвращенію свалки", которая тѣмъ не менѣе произошла, то убытокъ возмѣщается „обоюдною складкою соразмѣрно цѣнѣ кораблей" [2]),—pro rata valoris. Предположимъ столкновеніе двухъ судовъ, изъ которыхъ одно стоитъ 600.000, а другое 200.000 рублей, а убытокъ, причиненный первому судну—10.000, и второму—6.000 рублей. Общій убытокъ равняется 16.000, что составляетъ 2% всей стоимости судовъ. Поэтому хозяинъ перваго судна несетъ убытокъ 12.000, а хозяинъ второго—4.000 рублей, такъ что расчетъ между ними произойдетъ уплатою первымъ судохозяиномъ второму 2.000 рублей.

IV. Подсудность. Въ нашемъ законѣ даны особыя правила на случай столкновенія между купеческими судами и на случай столкновенія между купеческимъ и казеннымъ судами. Для послѣднихъ указаны положенія, на основаніи которыхъ разрѣшается вопросъ о томъ, гдѣ должно разсматриваться дѣло о происшедшей аваріи. Имѣютъ ли положенія о подсудности, данныя по поводу столкновенія купеческаго судна съ военнымъ, примѣненіе только къ этому случаю, или же могутъ быть распространены и на столкновеніе между купеческими судами? Въ этихъ положеніяхъ

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 477.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 485.

нѣтъ ничего, что бы обусловливалось особенностью военныхъ или казенныхъ судовъ и потому нѣтъ основаній не распространить ихъ на всѣ случаи взаимной аваріи.

Подсудность дѣла о столкновеніи судовъ могла бы быть опредѣлена различными мѣстами: мѣстомъ происшедшаго столкновенія, если аварія произошла въ гавани, мѣстомъ, ближайшимъ къ столкновенію, если оно произошло въ открытомъ морѣ, мѣстомъ приписки отвѣтчика судна (port d'attache), мѣстомъ жительства отвѣтчика-судохозяина, мѣстомъ дѣйствительнаго нахожденія судна.

1. По нашему закону, если столкновеніе произошло на рейдѣ или въ гавани, то портовая администрація производитъ лишь предварительное слѣдствіе о происшедшей аваріи. Судебное же производство по иску которой-либо стороны должно разсматриваться въ томъ россійскомъ портѣ, куда прибудутъ оба судна; если же суда пойдутъ въ разные порты, то искъ подается въ томъ мѣстѣ, гдѣ находится судно, съ котораго отыскивается удовлетвореніе убытковъ [1]). Слѣдовательно, подсудность опредѣляется по мѣсту назначенія обоихъ судовъ или же судна-отвѣтчика.

2. Когда столкновеніе произошло въ открытомъ морѣ, но при россійскихъ берегахъ, то предварительное слѣдствіе производится прибрежною администраціею, а подсудность опредѣляется по тѣмъ же правиламъ, какъ и въ предшествующемъ случаѣ [2]).

3. Когда столкновеніе произошло при иностранныхъ берегахъ, то предварительное слѣдствіе производитъ русскій консулъ „въ тѣхъ мѣстахъ", т. е. ближайшаго порта, а подсудность опредѣляется по тѣмъ же правиламъ, какъ и въ предшествующихъ случаяхъ [3]).

Такимъ образомъ подсудность опредѣляется главнымъ образомъ мѣстомъ назначенія, что слѣдуетъ признать наименѣе удачнымъ способомъ разрѣшенія вопроса. Онъ неудобенъ для отвѣтчика, потому что въ портѣ назначенія, особенно при наймѣ, у него можетъ не оказаться обзаведенія, довѣренныхъ. Онъ неудобенъ для истца, когда столкновеніе произошло въ одномъ изъ портовъ, гдѣ легче всего было бы собрать необходимыя доказательства.

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 489.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 488 и 489.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 490.

Ratione materiae компетентными судами являются коммерческіе суды, гдѣ таковые имѣются, и окружные суды въ остальныхъ мѣстахъ [1]). При столкновеніи, происшедшемъ между купеческимъ и военнымъ судами, составъ суда пополняется морскими депутатами [2]). Удовлетвореніе же по иску, предъявленному къ военному судну, уплачивается не морскимъ вѣдомствомъ, а министерствомъ финансовъ [3]).

V. Примѣненіе законовъ. Случаи столкновенія судовъ, принадлежащихъ къ различной національности, весьма часты, и потому вопросъ о томъ, какіе законы должны примѣняться къ аваріямъ взаимнаго вреда, имѣетъ большое практическое значеніе. Кто долженъ считаться отвѣтственнымъ въ происшедшемъ столкновеніи, особенно если оно произошло по обоюдной винѣ, или если вина сомнительна; въ какомъ объемѣ платитъ отвѣтственное лицо убытки; какіе сроки исковой давности прекращаютъ требованіе; какіе суды компетентны въ этихъ дѣлахъ—вотъ рядъ вопросовъ, вызывающихъ настоятельную потребность въ объединеніи нормъ. На лозаннскомъ съѣздѣ 1888 года института международнаго права былъ предложенъ проектъ закона о столкновеніи судовъ, однообразнаго для всѣхъ государствъ. Что же касается настоящаго положенія вещей, то практика различныхъ государствъ представляетъ такое разнообразіе, что затрудняетъ возможность установленія какого-нибудь единства во взглядахъ.

При столкновеніи судовъ различной національности въ портѣ, общепринято примѣненіе мѣстныхъ законовъ. Таково направленіе судебной практики въ Англіи, Франціи и Германіи [4]). Слѣдовательно, если въ русскомъ портѣ произойдетъ столкновеніе между русскимъ и германскимъ судами безъ вины кого-либо изъ капитановъ, вслѣдствіе того, что отъ сильнаго волненія оборвались якорныя цѣпи, то, примѣнительно къ русскому закону и вопреки германскому, судно, навалившееся на другое, платитъ половину убытковъ.

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 492.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 494.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 495.

[4]) Surville и Arthuys, *Cours élémentaire de droit international privé*, стр. 717; Bar, *Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts* стр. 209; Abbot, *A Treatise on the Law relating to merchant ships and seamen*, 14 изд. 1901, стр. 592.

Особенно труднымъ представляется случай столкновенія въ открытомъ морѣ, гдѣ нельзя ссылаться ни на законъ мѣста столкновенія, ни на законъ національнаго флага. Нѣтъ никакого соглашенія по этому вопросу: одни предлагаютъ законы мѣста предъявленія иска (lex fori), другіе—отечественные законы отвѣтчика. Лозаннскій съѣздъ предложилъ отвѣтственность за столкновеніе сообразовать съ законами того государства, къ которому принадлежитъ отвѣтчикъ, но при этомъ требованія истца не должны выходить за предѣлы, устанавливаемые его отечественными законами, чтобы такимъ путемъ онъ не сталъ въ болѣе выгодныя условія, нежели противная сторона, если бы она предъявила искъ [1]).

§ 168. Помощь и спасаніе при кораблекрушеніяхъ.

Литература. Burchard, *Bergung und Hilfeleistung in Seenot* 1897; Bartelt, *Der Anspruch auf Berge- und Hülfslohn nach deutschem Seerecht*, 1899; Benfante, *Il salvamento e l'assistenza nel diritto marittimo*, 1889; Линскій, *Награды за спасеніе погибающихъ при кораблекрушеніяхъ* („Ж. М. Ю." 1896, іюнь).

I. Помощь и спасаніе. Въ связи съ вопросомъ объ аваріи стоитъ вопросъ о кораблекрушеніи. Это также несчастный случай, влекущій за собою убытки. Но вмѣстѣ съ тѣмъ вмѣшательство постороннихъ лицъ создаетъ здѣсь своеобразныя послѣдствія.

Въ средніе вѣка крушеніе морского судна доставляло выгоды прибрежнымъ жителямъ, потому что, въ силу берегового права, все выброшенное моремъ составляло достояніе счастливыхъ обитателей морского берега. Несчастіе, происшедшее съ судномъ, вызывало не исполненіе обязанности, а осуществленіе права. Въ настоящее время береговое право исчезло. Каждый россійскій подданный обязанъ помогать терпящимъ крушеніе или гибель и прилагать крайнее стараніе о спасеніи всего того, что́ только спасти возможно [2]).

---

[1]) Lyon-Caen и Renault *Traité, de droit commercial*, т. VI стр. 155; Surville и Arthuys, *Cours élémentaire de droit international privé*, стр. 719.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 501.

Съ торжественностью провозглашается въ нашемъ законѣ, что все спасенное въ предѣлахъ Россійской Имперіи отъ крушенія кораблей и судовъ россійскихъ и иностранныхъ, какъ-то: люди, скотъ, птицы и иныя животныя, товаръ, грузъ, такелажъ и самый корабль, потерпѣвшій крушеніе, состоитъ подъ непосредственнымъ покровительствомъ Императорскаго Величества и должно оставаться неприкосновеннымъ [1]). И тѣмъ не менѣе съ кораблекрушеніемъ соединяется право на извѣстное вознагражденіе, которое и придаетъ юридическое значеніе несчастію, постигшему судно.

Нѣкоторыя законодательства проводятъ различіе въ тѣхъ мѣрахъ содѣйствія, какія оказываются морскому судну. Именно, германское законодательство [2]) проводитъ различіе между спасеніемъ (Bergung) и помощью (Hilfeleistung). Различіе основывается не на степени опасности и не на величинѣ усилій, затраченныхъ на содѣйствіе, а на положеніи терпящаго крушеніе. Пока послѣдній въ состояніи еще распоряжаться судномъ,—содѣйствіе называется помощью, когда же судно покинуто людьми или оставшіеся на немъ не въ силахъ направлять его,—содѣйствіе становится спасеніемъ [3]). Однако въ германской литературѣ высказываются рѣшительно противъ указаннаго разграниченія, какъ несостоятельнаго съ теоретической и съ практической точекъ зрѣнія [4]). Такое же разграниченіе проводится еще въ португальскомъ законодательствѣ [5]). Во Франціи разграниченіе между спасеніемъ (sauvetage) и помощью (assistance) проводится въ литературѣ, но по другому признаку, чѣмъ въ Германіи. Помощь оказывается тогда, когда судну грозитъ опасность, и потому она является мѣрою предупредительною, тогда какъ спасеніе имѣетъ дѣло съ совершившимся несчастіемъ и его задача облегчить послѣдствія событія [6]).

Въ Англіи выраженіе salvage обнимаетъ всякія мѣры содѣйствія застигнутому несчастіемъ судну, грозитъ ли ему

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 500; ср. уложеніе о наказаніяхъ ст. 1209.

[2]) Герм. торг. код. § 740.

[3]) Lehmann, *Lehrbuch des Handelsrechts*, 1908, стр. 948—949.

[4]) Brandis, *Das deutsche Seerecht*, 1908 т. II, стр. 131.

[5]) Порт. торг. код. §§ 681 и 682.

[6]) Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. VI, стр. 163 и 170.

гибель, погибаетъ ли оно или уже погибло. Таково же воззрѣніе огромнаго большинства законодательствъ. И дѣйствительно, съ точки зрѣнія послѣдствій, именно вознагражденія, содѣйствіе не можетъ быть различаемо такъ, какъ это дѣлается, напр., во Франціи или въ Германіи.

Въ русскомъ законодательствѣ говорится о помощи и спасеніи въ случаяхъ кораблекрушенія безъ какой-либо попытки ихъ разграниченія на какомъ бы то ни было основаніи.

II. Юридическое значеніе. Помощь и спасеніе при кораблекрушеніи могутъ имѣть юридическое значеніе въ томъ смыслѣ, что оказанное содѣйствіе даетъ право на вознагражденіе. Слѣдовательно, весь вопросъ сводится къ разсмотрѣнію условій, при которыхъ возникаетъ это право на вознагражденіе.

а. Существеннымъ представляется установленіе наличности *кораблекрушенія*. Законъ самъ даетъ опредѣленіе понятію о кораблекрушеніи. „Крушеніемъ или гибелью корабля, равно какъ и всякаго вообще судна, почитается, когда онъ отъ бури, неосторожности, или по какой-либо другой причинѣ утонетъ, или найдетъ на камень, на мель, на берегъ, или разобьется, или въ немъ окажется течь, такъ что свести съ мѣста, вылить воду или починить его окажется невозможнымъ“ [1]). Въ послѣднихъ словахъ заключается, по справедливому воззрѣнію судебной практики, самая существенная часть опредѣленія, такъ что для признанія наличности крушенія недостаточно, чтобы судно сѣло на мель, или въ немъ открылась течь, или оно отплыло отъ пристани, а необходимо, чтобы свести съ мѣста, вылить воду и починить оказалось невозможнымъ [2]). Эта невозможность должна существовать въ моментъ самаго крушенія и въ ближайшее къ нему время, такъ что понятію о кораблекрушеніи не противорѣчитъ возможность впослѣдствіи, при помощи другихъ судовъ или техническихъ приспособленій, освободить судно изъ опаснаго положенія, снять съ камня, выкачать воду. Если капитану удастся собственными средствами выйти изъ затрудненія,—кораблекрушенія нѣтъ [3]). Если капитанъ сѣв-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 499.

[2]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 7 февраля 1877 по д. Чернопольскаго, рѣш. Гражд. Кас. Деп. 1883 № 83, по д. Зворыкина.

[3]) Рѣш. Общ. Собр. 1, 2, 3 и Деп. Гер. 4 февр. 1880, по д. Труворова.

шаго на мель судна нанялъ проходящее судно для оказанія ему содѣйствія — кораблекрушенія нѣтъ. Такимъ образомъ, кораблекрушеніе характеризуется, съ точки зрѣнія права на вознагражденіе, главнымъ образомъ двумя моментами: a) безпомощное положеніе и b) состояніе, угрожающее гибелью [1]).

b. Право на вознагражденіе предполагаетъ, что судну и грузу, находившемуся въ состояніи крушенія, было оказано *содѣйствіе*. Мѣры содѣйствія могутъ быть самаго различнаго свойства. Затонувшее судно поднимается, сѣвшее на мель стаскивается, къ заливаемому судну подводятъ пластырь, водолазы исправляютъ подводную часть, собираютъ плавающій по волнамъ или выброшенный на берегъ грузъ и т. д. Содѣйствіе можетъ выразиться также въ сбереженіи и охраненіи спасеннаго отъ стихіи, отъ погоды и расхищенія, будетъ ли то выброшенный моремъ грузъ или обломки разбитаго судна. Оказанное содѣйствіе къ спасенію предполагаетъ открытую помощь и потому способствовавшіе къ спасенію судна или товаровъ имѣютъ право на полученіе награды, если не присвоили себѣ ни малѣйшей доли спасеннаго, и объявили о томъ кому слѣдуетъ [2]).

c. Предметомъ спасенія, дающимъ право на вознагражденіе, признается *судно и грузъ*. Возможно, что въ спасеніи нуждается судно и помощь можетъ быть ему оказана; возможно, что спасается грузъ, выплывшій изъ разбитаго или затонувшаго судна; возможно, что вылавливаются изъ воды, собираются на берегу остатки судна. Но не все, что было на суднѣ, при спасеніи даетъ право на вознагражденіе. Спасеніе людей, судового продовольствія и вещей, принадлежавшихъ морскому экипажу, должно быть безденежно,— „изъ единой жалости и человѣколюбія“ [3]). За особые подвиги, оказанные при спасеніи, могутъ быть назначены награды отличившимся, но эти награды, опредѣляемые въ порядкѣ управленія, не имѣютъ ничего общаго съ правомъ на вознагражденіе за содѣйствіе при спасеніи.

d. Спасеніе судна или груза должно увѣнчаться успѣхомъ, потому что нѣтъ основанія вознаграждать за одну

---

[1]) Рѣш. Суд. Деп. Прав. Сен. 1903, № 2360, по д. Сальмса.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 518.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 525.

попытку. Если судно, сведенное съ мели, тутъ же, не доходя до порта, идетъ ко дну, судохозяину не приходится радоваться спасенной цѣнности и не изъ чего вознаграждать. Точно также, если на баркасы взяли товары съ погибающаго судна и нѣкоторые изъ баркасовъ опрокинулись съ содержимымъ,—при вознагражденіи можетъ быть принятъ во вниманіе только дѣйствительно спасенный грузъ.

Въ противоположность другимъ положеніямъ морского права, имѣющимъ примѣненіе только къ мореплаванію, постановленія нашего законодательства о помощи и спасеніи въ случаяхъ кораблекрушенія относятся къ несчастнымъ событіямъ, происшедшимъ на морѣ, такъ и происшедшихъ на рѣкахъ или озерахъ [1]).

III. Требованіе вознагражденія. Всѣ способствовавшіе спасенію судна, товаровъ, сбереженію и охраненію спасеннаго, имѣютъ право на вознагражденіе. Такими претендентами на вознагражденіе могутъ оказаться частныя лица. Напр. капитанъ парохода, проходящаго мимо судна, которое оказывается въ критическомъ положеніи, подходитъ для его спасенія. Капитанъ погибающаго судна можетъ договориться съ нимъ объ условіяхъ подаваемой помощи. Сдѣлка эта не можетъ быть опровергаема, какъ противная нравственности [2]), если въ ней не проявляется пользованіе безвыходнымъ положеніемъ погибающаго въ цѣляхъ извлеченія чрезмѣрнаго вознагражденія за помощь. Такое рѣшеніе дано германскимъ правомъ [3]), и оно должно быть признано правильнымъ для нашего права, если только опровержение договора по противорѣчію нравственности не подлежитъ сомнѣнію въ русскомъ законодательствѣ [4]). Тотъ же капитанъ проходящаго парохода могъ оказать помощь безъ договора, когда онъ натолкнулся на затертое льдомъ и покинутое экипажемъ судно и доставилъ его въ ближайшій портъ.

Мѣры содѣйствія и спасенія принимаются въ прибалтійскихъ губерніяхъ особыми заведеніями, которыя мѣстными помѣщики спеціально организованы въ цѣляхъ подачи помощи. Законъ призналъ фактъ такой организаціи частнаго

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 505.
[2]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 27 января 1885, № 257.
[3]) Герм. торг. код. § 741.
[4]) Т. X ч. 1, ст. 1528.

содѣйствія и связалъ съ нимъ право на распоряженіе и право на вознагражденіе [1]).

Казалось бы, органы мѣстной власти въ силу своего положенія призваны къ оказанію помощи гражданамъ, находящимся въ состояніи крайности, и потому о правѣ ихъ на вознагражденіе не могло бы быть рѣчи. Однако это не такъ. Крушеніе судна у береговъ приводитъ въ движеніе полицейскіе и таможенные органы. Мѣстная полиція и пограничная стража обязаны дѣйствовать совмѣстно. Обыкновенно первая помощь, по условіямъ службы, оказывается чинами пограничной стражи. Какъ только является представитель мѣстной полиціи, то распоряженіе переходитъ къ нему [2]). Въ прибалтійскихъ губерніяхъ, если крушеніе происходитъ близъ мѣста, гдѣ устроено спасательное заведеніе, распоряженіе переходитъ къ помѣщику или его управляющему. Если, однако, на лицо находится капитанъ или судохозяинъ, то право распоряженія должно быть сохранено за ними и на вознагражденіе могутъ разсчитывать только тѣ, кто участвовалъ въ спасеніи по приглашенію этихъ распорядителей. Мѣры попеченія, лежащія, за отсутствіемъ хозяина, на мѣстной полиціи, состоятъ въ извлеченіи изъ воды всего, что имѣетъ цѣнность, въ составленіи описи всему спасенному, въ сбереженіи этого отъ погоды и расхищенія, въ немедленной продажѣ тлѣнныхъ предметовъ. При этомъ дѣлается немедленное сообщеніе таможенному вѣдомству для командировки лица, наблюдающаго, чтобы въ предѣлы Россіи не проникли товары безъ пошлинъ [3]). Чины мѣстной полиціи, пограничной стражи и таможеннаго вѣдомства, участвовавшіе въ спасеніи,—всѣ имѣютъ право на вознагражденіе [4]).

Величина вознагражденія не стоитъ въ зависимости отъ степени проявленнаго усердія, отъ риска, сопряженнаго съ мѣрами спасенія, съ количествомъ затраченнаго времени. Она сообразуется исключительно со степенью отдаленности мѣста крушенія отъ берега. А именно, если судно претерпѣло крушеніе на разстояніи одной версты или далѣе отъ берега, то награда за спасеніе и сбереженіе должно составлять 1/4 часть, а если ближе одной версты, или на самомъ

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 508, примѣчаніе.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 508.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 512.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 519 и 521.

берегу, то $1/6$ часть спасеннаго [1]). Законъ ничего не говоритъ, какъ опредѣлять стоимость спасеннаго, напр. слѣдуетъ ли вычесть соотвѣтственно таможенные платежи.

Распредѣленіе причитающагося спасателямъ вознагражденія подвергается модификаціямъ. По общему правилу, слѣдующая въ награду сумма дѣлится на четыре доли, изъ которыхъ двѣ выдаются участвующихъ въ спасеніи изъ воды, каждому въ равной части, все равно, будутъ ли то частныя лица или чины полиціи, пограничной стражи, таможни; одна доля отдается сберегавшимъ спасенное до составленія описи также въ равной части; наконецъ, послѣдняя доля предоставляется тому, кто распоряжался при спасеніи и сбереженіи судна, груза и людей — „буде онъ взять пожелаетъ" [2]). Это распредѣленіе измѣняется, когда крушеніе произошло у береговъ Прибалтійскаго края, гдѣ участіе въ спасеніи принималъ мѣстный помѣщикъ, устроившій для этой цѣли особое заведеніе. Въ этомъ случаѣ, на долю помѣщика выпадаетъ половина суммы вознагражденія, а другая половина предоставляется мѣстнымъ жителямъ, принимавшимъ мѣры къ сбереженію вещей. Если же до вмѣшательства помѣщика дѣло спасенія начато было чиновникомъ пограничной стражи, то вторая половина наградной суммы падаетъ на его долю [3]).

Порядокъ осуществленія права на вознагражденіе представляется въ нашемъ законодательствѣ въ слѣдующемъ видѣ. Если въ теченіе четырехъ недѣль со дня спасенія товаровъ хозяинъ ихъ или капитанъ не представитъ доказательствъ о надлежащемъ удовлетвореніи наградою спасавшихъ и сберегавшихъ, то мѣстная полиція удовлетворяетъ сама кого слѣдуетъ, съ разрѣшенія губернскаго правленія [4]). Слѣдовательно лицо, имѣющее право на вознагражденіе и не получившее его въ узаконенный срокъ, должно предъявить свое требованіе въ административномъ порядкѣ. Только, если изъ безспорнаго дѣло переходитъ въ спорное, если возникаетъ споръ о величинѣ или распредѣленіи вознагражденія между спасавшими и сберегавшими, или между

---

1) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 520.
2) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 521.
3) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 523.
4) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 531.

ними и хозяевами товара, дѣло подлежитъ разсмотрѣнію суда [1]).

На Западѣ мы встрѣчаемся съ вещнымъ правомъ на спасенные судно и грузъ, которымъ обезпечивается право на вознагражденіе [2]). У насъ встрѣчается только то положеніе, что если хозяева спасеннаго сами не удовлетворятъ имѣющихъ право на награду прямо отъ себя, то мѣстная полиція продаетъ съ публичнаго торга соотвѣтственную часть спасеннаго, чтобы удовлетворить спасавшихъ [3]). Не вполнѣ ясно, имѣется ли при этомъ въ виду ограничить право взысканія цѣнностью спасеннаго, безъ обращенія требованія на остальное имущество заинтересованнаго, сопровождаетъ ли это право продажи соотвѣтственной части спасеннаго эти предметы при ихъ отчужденіи, какія принимаются мѣры къ тому, чтобы спасаемыя вещи не ускользнули отъ требованія спасавшихъ.

Судохозяинъ и грузохозяева, явившіеся по публикаціи о происшедшемъ крушеніи и о спасеніи остатковъ судна и груза, получаютъ принадлежащія имъ вещи по представленіи мѣстной администраціи доказательствъ въ правѣ на эти вещи [4]). Однако для такого требованія выдачи спасенныхъ вещей установлена особая краткая давность, именно двухлѣтняя. По истеченіи двухъ лѣтъ со времени публикаціи теряется право иска, а оставшіеся непроданными предметы продаются, по распоряженію губернскаго правленія, и деньги, слѣдовавшія въ возвратъ хозяевамъ, отсылаются въ пользу мѣстныхъ заведеній общественнаго призрѣнія [5]).

V. БОДМЕРЕЯ.

§ 169. Историческое развитіе.

Литература. Mathias, *Das foenus nauticum und die geschichtliche Entwickelung der Bodmerei*, 1881; Schroeder, въ *Handbuch des Handels-See- und Wechselrechts*, т. IV, стр. 234—249.

I. Историческія основы. Уже въ древнемъ мірѣ выработался особый видъ займа, практиковавшійся въ обла-

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 535.
[2]) Герм. торг. код. § 751.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 530.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 537.
[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 542.

сти морской торговли. Онъ былъ извѣстенъ Греціи (τόκος ναυτικός), а изъ этой страны перешелъ въ Римъ черезъ право перегриновъ, подъ именемъ foenus nauticum. Это былъ договоръ, въ силу котораго одна сторона за особенно высокій процентъ давала взаймы сумму, возвращеніе которой ставилось въ зависимость отъ успѣшнаго исхода плаванія. Въ сущности это былъ тотъ же mutuum, но только обязательство возвращенія обусловливалось извѣстнымъ событіемъ. Потребность въ такомъ договорномъ отношеніи вызывалась бѣдностью капиталовъ въ древнее время. Лицо, не обладавшее достаточными средствами для снаряженія судна и снабженія его достаточнымъ собственнымъ грузомъ, обращалось къ другимъ лицамъ, предлагая имъ раздѣлить рискъ предпринимаемой операціи. Чаще всего потребность выражалась въ томъ, чтобы по прибытіи въ мѣсто назначенія имѣть въ своемъ распоряженіи денежныя средства для закупки новыхъ товаровъ до распродажи привезенныхъ. Кредиторъ и должникъ, обѣ стороны одинаково теряли въ случаѣ гибели судна; при удачномъ окончаніи плаванія обѣ получали большіе барыши. Кредиторъ и должникъ являлись какъ бы соучастниками общаго предпріятія, и можно сказать, что foenus nauticum производилъ впечатлѣніе того отношенія, которое впослѣдствіи получило названіе соединенія для единичной операціи. Вообще все отношеніе носило рисковый характеръ, почему нерѣдко такой договоръ и сближался со страхованіемъ.

Въ такомъ видѣ договоръ господствовалъ по средиземному побережью въ теченіе среднихъ вѣковъ. Церковь не совсѣмъ благосклонно смотрѣла на него, что и выразилось въ декретѣ папы Григорія IX отъ 1236 года,—объявившемъ такого заимодавца ростовщикомъ: naviganti vel eunti ad nundinas certam mutuam pecuniae quantitatem, eo quod suscepit in se periculum, recepturus aliquid ultra sortem, usurarius est censendus.

Одновременно, на сѣверныхъ окраинахъ Германіи развивался также договоръ займа, обусловленный успѣшнымъ плаваніемъ, но принялъ иной характеръ. Въ то время, какъ римское право выставило договоръ, изъ котораго вытекалъ только личный искъ, средневѣковая германская торговля установила вещное право на корабль и грузъ. Договоръ получилъ значеніе займа подъ закладъ судна или товаровъ.

Право требованія кредитора ограничивалось цѣнностью заклада въ его первоначальномъ видѣ или въ томъ видѣ, какой ему приданъ послѣ испытанной бури или столкновенія. Если юридическій обликъ договора принялъ особыя черты, то и цѣли его были иныя. Договоръ былъ разсчитанъ не на снабженіе хозяина корабля или товаровъ капиталомъ передъ отправленіемъ въ путь, а на помощь капитану, оказавшемуся въ пути въ затруднительномъ положеніи вслѣдствіе недостатка средствъ, необходимыхъ для исправленія пострадавшаго отъ бури или пиратовъ корабля.

Въ XIV столѣтіи этотъ договоръ, получившій на Сѣверѣ названіе бодмереи [1]), сталъ проникать и на Средиземное море. Имѣются ясные слѣды столкновенія обоихъ договоровъ въ Марсели. Однако германскому договору не суждено было развиваться далѣе, потому что рецепція римскаго права способствовала тому, что римская форма движеніемъ своимъ заглушила ростъ германской. Римское вліяніе стало закрѣпляться въ важнѣйшихъ юридическихъ памятникахъ морского права. Такъ оно проявилось въ Guidon de la mer, который признавалъ заемъ какъ со стороны судохозяина, такъ и со стороны капитана, при чемъ допускалъ обращеніе взысканія по этому долгу на все имущество должника. Римская форма вытѣснила германскую даже въ Гамбургѣ, какъ это видно по Гамбургскимъ статутамъ 1603 года. Но особенное впечатлѣніе должно было произвести на практику и на позднѣйшихъ законодателей то обстоятельство, что договоръ былъ воспринятъ въ своей римской формѣ знаменитымъ Ordonnance de la marine 1681 года. Отсюда договоръ перешелъ въ Code de Commerce 1807 года и распространился въ такомъ видѣ по всѣмъ законодательствамъ первой половины XIX вѣка. Германскій торговый кодексъ 1847 года, напротивъ, обратился къ своимъ историческимъ основаніямъ и воспроизвелъ средневѣковую германскую форму.

Такимъ образомъ въ настоящее время въ Европѣ имѣется два типа договора займа подъ закладъ судна или груза: романскій и германскій.

II. Р о м а н с к і й т и п ъ. Прототипомъ является французскій договоръ, который носитъ названіе prêt à la grosse

---

[1]) Bodmerei, по-англійски Bottomry отъ bodem или bottom, что означало киль судна, или само судно, какъ наиболѣе частый предметъ залога.

aventure, въ виду того риска, какой сопряженъ съ сдѣлкой. Этотъ договоръ состоитъ въ томъ, что одно лицо даетъ другому деньги взаймы съ тѣмъ условіемъ, что при гибели, полной или частичной, предмета залога отъ морской случайности, кредиторъ соотвѣтственно теряетъ право требовать возвращенія, въ случаѣ же успѣшнаго окончанія рейса получаетъ право на особо высокій процентъ (profit maritime), размѣръ котораго не подвергался ограниченію даже при существованіи во Франціи до 1886 предѣльной нормы договорнаго процента. Характернымъ является раздвоеніе договора по условіямъ его заключенія. Заемъ можетъ быть совершенъ при отправленіи въ плаваніе (avant le départ), и тогда онъ заключается только судохозяиномъ, или же онъ можетъ быть совершенъ въ пути (pendant le voyage), и тогда онъ заключается только капитаномъ. Первый видъ и есть типическая романская форма.

Договоръ заключается на письмѣ, при участіи нотаріуса. Актъ можетъ быть именной или съ допущеніемъ передачи по надписи (à l'ordre). Предметомъ заклада могутъ быть: судно, грузъ, фрахтъ, ожидаемая прибыль на грузъ, все вмѣстѣ или въ отдѣльности. Заемъ не долженъ превышать цѣнности залога, подъ угрозою, въ случаѣ недобросовѣстности занимающаго, права кредитора отступить отъ договора и считать деньги занятыми по обыкновенному договору займа, т. е. права перенести рискъ на должника.

Исполненіе договора стоитъ въ зависимости отъ событій. При удачномъ окончаніи рейса, кредиторъ требуетъ капитала и процентовъ, при чемъ требованіе свое обращаетъ непосредственно къ хозяину и имѣетъ привилегію въ отношеніи предмета залога. Если судно съ грузомъ погибло совершенно, то право требованія отпадаетъ полностью. Если же гибель только частична, то пропорціонально сокращается право требованія. Напр. судно, стоившее 600.000 франковъ, заложено въ 200.000. Вслѣдствіе бури судно потеряло половину своей цѣнности, такъ что при прибытіи въ портъ назначенія оно представляетъ цѣнность въ 300.000. Кредиторъ въ правѣ требовать только половину суммы, данной имъ въ заемъ, т. е. не болѣе 100.000 франковъ. Впрочемъ послѣдній выводъ представляется спорнымъ [1]).

---

[1]) Roger, *Droit maritime*, 1907, стр. 204.

Одною изъ особенностей французскаго договора является то, что въ случаѣ общей аваріи, захватившей предметъ залога, кредиторъ соучаствуетъ въ распредѣленіи убытковъ [1]).

Слѣдуетъ замѣтить, что заключеніе займа передъ отправленіемъ въ настоящее время во Франціи совершенно исчезло благодаря закону 10 декабря 1874 года о морской ипотекѣ, который отнялъ у требованія по договору prêt à la grosse aventure привилегію и тѣмъ подорвалъ обезпеченіе кредитора.

Французскій образецъ усвоенъ Италіей, Испаніей и Португаліей. Италіанское торговое уложеніе, несмотря на свои симпатіи къ германскому праву, въ этомъ вопросѣ осталось вѣрнымъ романскому типу и построило договоръ займа подъ закладъ судна и груза (prestito a cambio maritimo) примѣнительно къ французскому праву [2]).

III. Германскій типъ. Иначе строится въ Германіи договоръ, извѣстный подъ именемъ Bodmerei. Это договоръ займа подъ залогъ судна, фрахта или груза, совершаемый капитаномъ въ состояніи крайней необходимости съ цѣлью окончанія рейса, по выполненіи котораго кредиторы имѣютъ право требовать обратно капиталъ и проценты въ предѣлахъ цѣнности заложенныхъ предметовъ. Характернымъ для германской бодмереи служитъ то, что сдѣлка a) совершается только капитаномъ, b) во время пути, но не при отправленіи, c) въ состояніи крайней необходимости [3]).

Предметомъ бодмереи можетъ быть одно судно, или судно и фрахтъ, или судно, фрахтъ и грузъ. Фрахтъ можетъ быть заложенъ—какъ тотъ, который причитается за уже выполненную часть рейса, такъ и тотъ, который ожидается при окончаніи его; только не тотъ, который слѣдуетъ за товары, уже доставленные и потому находящіеся внѣ риска мореплаванія.

Договоръ совершается письменно, при чемъ законъ указываетъ существенныя принадлежности акта, называемаго Bodmereibrief [4]). По требованію кредитора, онъ можетъ быть составленъ съ приказомъ (an Order), дающимъ право на дальнѣйшую передачу по надписи. Хотя въ этомъ обнару-

---

[1]) Франц. торг. код. § 330.

[2]) Итал. торг. код. § 590—603.

[3]) Отличіе германской бодмереи отъ foenus nauticum см. Cosack, *Lehrbuch des Handelsrechts*, 6 изд. 1903, стр. 317.

[4]) Герм. торг. код. § 688.

живается сходство съ векселемъ или коносаментомъ, но существенное отличіе отъ нихъ обнаруживается въ томъ, что всякій держатель бодмерейнаго письма можетъ встрѣтить возраженіе, относящееся къ лицу перваго пріобрѣтателя, а именно,—что заемъ былъ заключенъ безъ удостовѣренной крайней необходимости.

Исполненіе договора при благополучномъ окончаніи рейса выражается въ платежѣ капитала и процентовъ, который можетъ быть потребованъ на восьмой день по прибытіи судна въ портъ назначенія. Обезпеченіемъ требованія служитъ заложенный предметъ, остальное имущество должника внѣ досягаемости кредитора. Въ случаѣ полной гибели судна прекращается и право кредитора. При частичной потерѣ цѣнности права кредитора не сокращаются, пока оставшаяся цѣнность превышаетъ требованіе. Напр. судно, стоившее 600,000 марокъ, заложено въ 200,000. Вслѣдствіе несчастнаго событія судно потеряло половину своей стоимости,—кредиторъ въ правѣ требовать и осуществить свое право полностью. Въ отличіе отъ французскаго права, кредиторъ по германской бодмереѣ не участвуетъ въ распредѣленіи убытковъ общей аваріи.

Замѣчательно, что германская бодмерея оказывается институтомъ вымирающимъ. За послѣдніе 30 лѣтъ передъ судами сѣверной Германіи прошелъ только одинъ случай этой сдѣлки [1]). Это объясняется измѣненіемъ техники мореплаванія. Судохозяева имѣютъ обыкновенно во всѣхъ важнѣйшихъ торговыхъ портахъ своихъ агентовъ, которые всегда могутъ снабдить капитана средствами. Кромѣ того телеграфное сообщеніе, особенно со времени укладки морского кабеля, даетъ капитану возможность постоянно поддерживать сношенія съ хозяиномъ и запрашивать его полномочій.

То же явленіе замѣчается и въ Англіи, которая въ построеніи разсматриваемаго договора близко примыкаетъ къ германскому типу. Сдѣлка называется bottomry, когда предметомъ залога служатъ совмѣстно судно, фрахтъ и грузъ, и respondentia, когда предметъ залога ограничивается грузомъ. Актъ бодмерейный (bottomry bond) можетъ быть передаваемъ по передаточной надписи.

IV. Р у с с к о е з а к о н о д а т е л ь с т в о. Совершенно свое-

---

[1]) B r a n d i s, *Das deutsche Seerecht*, т. II, стр. 81.

образно положеніе разсматриваемаго договора въ русскомъ правѣ. Уставъ о купеческомъ водоходствѣ 1781 года предусматривалъ случай, когда капитанъ окажется въ необходимости прибѣгнуть къ кредиту въ чужой странѣ, а между тѣмъ для обезпеченія займа не будетъ имѣть ничего, кромѣ корабля и груза. Въ такомъ случаѣ ему разрѣшалось совершать заемъ подъ закладъ этихъ предметовъ. Дальнѣйшаго развитія бодмерея не получила въ уставѣ о купеческомъ водоходствѣ.

При составленіи Свода Законовъ возникло сомнѣніе, развить ли существующія положенія о бодмереѣ соотвѣтственно съ постановленіями иностранныхъ законодательствъ по этому вопросу, или, за отсутствіемъ достаточныхъ положеній, подвести этотъ видъ займа подъ закладъ движимости. Предпочтеніе было отдано послѣднему рѣшенію вопроса. Въ первомъ изданіи Свода Законовъ къ постановленіямъ, заимствованнымъ изъ устава 1781 года, присоединена была статья, заявляющая, что удовлетвореніе заимодавца, ссудившаго капитана деньгами подъ закладъ корабля, товаровъ или груза, производится по общимъ правиламъ объ удовлетвореніи заимодавцевъ, имѣющихъ закладъ [1]). Чтобы оправдать такое рѣшеніе, кодификаторы присовокупили подъ статьей замѣчаніе, которое должно бы его объяснить, какъ логическій результатъ кодификаціонной работы: „сіе явствуетъ изъ того, что въ законахъ нѣтъ особенныхъ правилъ объ удовлетвореніи по письмамъ бодмерейнымъ“.

Такимъ образомъ, у насъ договоръ о бодмереѣ, примыкая по идеѣ къ германскому типу, остался въ состояніи недоразвитія, а подведеніе его подъ общій заемъ, обезпеченный закладомъ движимости, далъ довольно своеобразные выводы.

§ 170. Юридическое понятіе.

Литература. Cresp и Laurin, *Cours de droit maritime*, т. II, стр. 207—420; Boistel, *Précis de droit commercial*, стр. 1093—1110; Hopfen, *Beiträge zum Bodmereirecht*, 1891; A. Goldschmidt, *Die rechtliche Natur des Bodmereivertrages*, 1895.

I. Опредѣленіе договора. Наше законодательство, при всей бѣдности своихъ постановленій объ аваріи, пытается

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 432.

дать опредѣленіе этому договору: „бодмерея есть договоръ денежнаго займа подъ закладъ корабля или судна, товаровъ или груза“ [1]). Но такое опредѣленіе не соотвѣтствуетъ даже тѣмъ нѣсколькимъ статьямъ, какія посвящены законамъ о бодмереѣ. Если данное закономъ опредѣленіе пополнить тѣми признаками, которые даны имъ же, только въ другомъ мѣстѣ, то понятіе о бодмереѣ представится въ слѣдующемъ видѣ. *Бодмерея есть договоръ денежнаго займа подъ закладъ судна или груза или фрахта, совершаемый капитаномъ въ пути въ состояніи крайней необходимости.* При ближайшемъ анализѣ обнаруживаемъ слѣдующіе признаки.

a. По своей природѣ бодмерея составляетъ *договоръ займа* съ точки зрѣнія нашего законодательства и особый договоръ съ точки зрѣнія иностранныхъ законодательствъ. Поэтому, въ то время, какъ на Западѣ, за недостаткомъ постановленій о бодмереѣ, къ этому отношенію примѣняются положенія, вытекающія изъ природы бодмереи, у насъ въ этихъ случаяхъ должны примѣняться общія положенія о договорѣ займа съ закладомъ движимости [2]). Такъ, если бодмерея есть договоръ займа, то кредиторъ имѣетъ право требовать, сверхъ капитала, проценты только тогда, „буде таковые постановлены договоромъ“ [3]). Между тѣмъ, на Западѣ бодмерея по существу договоръ возмездный и процентъ по ней носитъ даже особое наименованіе преміи [4]). Такъ какъ бодмерея по нашему закону выражается въ денежномъ займѣ, то не подойдетъ подъ бодмерею заемъ съѣстныхъ припасовъ или топлива. По этому признаку денежности, а также по договорному моменту отличается бодмерея отъ того принудительнаго займа, какой можетъ быть совершенъ капитаномъ въ открытомъ морѣ въ состояніи крайней необходимости, потому что такой заемъ направленъ на немедленное полученіе припасовъ [5]).

b. Бодмерея представляетъ договоръ займа, *обезпеченный закладомъ.* Вещное обезпеченіе является существеннымъ моментомъ въ понятіи о бодмереѣ, такъ что простой заемъ, совершенный капитаномъ въ пути, въ состояніи крайней

---

1) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 429.
2) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 432.
3) Т. X, ч. 1, ст. 1676.
4) Prime à la grosse, Prämie.
5) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 434.

необходимости, если нашлось лицо, готовое оказать ему личный кредитъ,—не будетъ договоромъ бодмереи. А если это не договоръ бодмереи, то изъ него вытекаетъ обязательство только капитана, но не судохозяина. Предметомъ заклада могутъ быть: судно, грузъ и фрахтъ. Это общепринято въ Англiи, Францiи и Германiи, при чемъ законодательства всѣхъ трехъ странъ не допускаютъ обезпеченiя жалованiемъ, которое причитается морскому экипажу [1]). Въ русскомъ законодательствѣ обнаруживается затрудненiе по вопросу о предметѣ заклада. Статья закона, которая пытается дать опредѣленiе договору бодмереи, ограничиваетъ предметы обезпеченiя судномъ и грузомъ [2]). Между тѣмъ въ другомъ мѣстѣ законъ указываетъ, что предметами морского страхованiя могутъ быть, между прочимъ „бодмерейныя деньги, т. е. занятыя капитаномъ, вслѣдствiе какого-либо несчастiя, подъ залогъ судна либо подъ обезпеченiе фрахтовыми деньгами или грузомъ“ [3]). Внося эту поправку въ законное опредѣленiе, мы должны сказать, что по нашему законодательству предметомъ заклада при бодмереѣ могутъ быть: судно, фрахтъ, грузъ, все вмѣстѣ, въ отдѣльности, напр. судно или грузъ, или въ сочетанiи: судно и фрахтъ безъ груза; судно и грузъ безъ фрахта; грузъ и фрахтъ безъ судна. Слѣдуетъ имѣть въ виду, что заемъ подъ закладъ груза полностью или въ части дозволяется капитану въ томъ только случаѣ, когда подъ закладъ судна потребной помощи онъ получить не можетъ [4]). Что касается фрахта,

---

[1]) Франц. торг. код. § 319, Герм. торг. код. § 681; также Итал. торг. код. § 593, Голл. торг. код. § 578.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 429, ср. также Уставъ консульскiй, ст. 68.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 563, п. 4. Напрасно только г. Пергаментъ стремится объяснить неполноту ст. 429 незнанiемъ нѣмецкаго языка со стороны составителей нашего закона. „Норма германскаго права гласитъ: unter Verpfändung von Schiff, Ladung und Fracht. Послѣднее слово означаетъ по-нѣмецки и грузъ и фрахтъ. Вмѣсто того, чтобы перевести приведенное положенiе: подъ закладъ судна, груза (или товара; эти понятiя въ морской перевозкѣ тожественны) и фрахта, переводчикъ помѣстилъ рядомъ два синонима: грузъ и товаръ“ („Право“, 1903, стр. 1536). При этомъ г. Пергаментъ упустилъ изъ виду, во-первыхъ, что ст. 46 устава 1781 года переведена не съ нѣмецкаго, а съ французскаго и, во-вторыхъ, что сопоставленiе груза и товара, дѣйствительно лишнее, проведено по всѣмъ правиламъ о морской торговлѣ, даже тамъ, гдѣ о фрахтѣ ничего не говорится.

[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 430.

то въ законѣ нѣтъ указаній, идетъ ли рѣчь о причитающемся уже фрахтѣ или также и ожидаемомъ при благополучномъ окончаніи рейса. При молчаніи закона не слѣдуетъ дѣлать раздвоенія. Когда закладывается судно, то предполагается, при отсутствіи противоположнаго соглашенія, залогъ судна со всѣми его принадлежностями. Закладъ однихъ принадлежностей, безъ судна, допускаемый во Франціи, у насъ не можетъ быть признанъ. При закладѣ груза не имѣетъ значенія, принадлежитъ ли грузъ судохозяину или грузохозяевамъ.

c. Бодмерея есть договоръ займа подъ закладъ, *совершаемый капитаномъ* [1]). Въ этомъ заключается одинъ изъ существенныхъ признаковъ бодмереи. Нашъ законъ, приближаясь къ германскому типу, имѣетъ въ виду только тотъ случай, когда судно оказывается оторваннымъ отъ своего хозяина, который могъ бы найти ему необходимыя средства для продолженія пути. Поэтому заемъ, совершаемый самимъ судохозяиномъ при отплытіи судна, не составитъ бодмереи. Съ другой стороны, если въ кругъ полномочія, предоставленнаго капитану, введено спеціальное разрѣшеніе совершить бодмерею при указанныхъ въ законѣ условіяхъ,—отпадаетъ особенность бодмереи, потому что капитанъ совершаетъ договоръ въ качествѣ лица довѣреннаго. Особенность бодмереи и состоитъ въ томъ, что она совершается капитаномъ безъ спеціальнаго или общаго полномочія, и тѣмъ не менѣе обязываетъ судохозяина. Изъ одного порученія управлять судномъ и входить во всѣ сопряженныя съ тѣмъ отношенія не вытекаетъ право на совершеніе бодмереи. Слѣдовательно, полномочіе дается капитану самимъ закономъ, помимо, можетъ быть, даже вопреки волѣ судохозяина.

d. Договоръ бодмереи совершается капитаномъ *въ состояніи крайней необходимости*, обнаруживаемой въ пути. Законъ указываетъ случаи, когда наступаетъ моментъ крайней необходимости: 1) когда во время пути окажется крайній недостатокъ жизненныхъ припасовъ; 2) когда судно претерпѣло вредъ или снасти окажутся неспособными къ плаванію; 3) когда онъ не имѣетъ на исправленіе означенныхъ надобностей ни наличныхъ денегъ, ни кредитныхъ писемъ, или когда по онымъ письмамъ не можетъ получить

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 430, 431, 433.

денегъ [1]). Обобщая сдѣланныя закономъ указанія, мы должны опредѣлить состояніе крайней необходимости, какъ такое положеніе, при которомъ судно оказывается не въ силахъ закончить предположенное плаваніе за недостаткомъ оборотныхъ средствъ. Ему нужно произвести исправленія, безъ которыхъ судно не можетъ дойти до порта назначенія; ему необходимо топливо, безъ котораго машина не въ состояніи работать до конца рейса; ему недостаетъ жизненныхъ припасовъ для экипажа, а можетъ быть и пассажировъ. Полученіе денежныхъ средствъ при этомъ недостижимо обычными пріемами личнаго кредита.

При всей неудовлетворительности постановки бодмерейнаго договора по русскому законодательству, очевидно, что бодмерея у насъ не можетъ быть смѣшана съ договоромъ страхованія. Поэтому не представляется необходимости проводить разграниченіе между этими двумя договорами [2]).

II. Совершеніе договора. Для дѣйствительности договора бодмереи, необходимо, чтобы при самомъ заключеніи его были установлены тѣ законныя условія, при наличности которыхъ законъ признаетъ силу займа, совершеннаго капитаномъ внѣ даннаго ему полномочія. Должно быть удостовѣрено: 1) что существовала крайняя необходимость въ деньгахъ, безъ которыхъ невозможно было окончаніе рейса; 2) что нельзя было найти иныхъ способовъ пріобрѣсти необходимыя денежныя средства, какъ путемъ заклада; 3) что размѣръ взятыхъ подъ закладъ денегъ соотвѣтствовалъ дѣйствительной потребности. Безъ удостовѣренія этихъ обстоятельствъ судохозяинъ въ правѣ не считать себя обязаннымъ, и отвѣтственнымъ передъ кредиторомъ лицомъ окажется одинъ только капитанъ, и при томъ лично своимъ имуществомъ. Въ частности, когда закладу подвергается грузъ, то необходимо удостовѣреніе еще и въ томъ, что подъ закладъ судна (и фрахта) потребной помощи получить нельзя было.

Какимъ же образомъ происходитъ удостовѣреніе этихъ условій, отъ наличности которыхъ зависитъ сила договора? Если сдѣлка совершается за границею, то удостовѣреніе

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 431.

[2]) Для Франціи см. Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. VI, стр. 535—537.

падаетъ на обязанность русскаго консула. По просьбѣ капитана, консулъ обязанъ немедленно назначить комиссію изъ экспертовъ для осмотра жизненныхъ припасовъ, или для освидѣтельствованія необходимости починокъ и опредѣленія количества расходовъ. Послѣ того, если окажется нужнымъ, то капитану дозволяется заключить заемъ, не превышающій суммы, опредѣленной комисіею [1]). Слѣдовательно, договоръ заключается по удостовѣреніи, и иностранный консулъ, выдавшій деньги безъ удостовѣренія, не въ правѣ считать себя вещно обезпеченнымъ, тѣмъ болѣе, что привлеченіе консула требуется и по всѣмъ иностраннымъ законодательствамъ [2]), а значитъ, согласуется съ его отечественнымъ правомъ.

Затрудненіе возбуждаетъ вопросъ, какимъ способомъ произвести удостовѣреніе, если необходимость бодмерейнаго займа возбуждается не за границею, а у береговъ Россіи? Законъ не даетъ на этотъ счетъ никакихъ указаній, и потому возникаетъ вопросъ: означаетъ ли это, что бодмерея не можетъ быть вовсе совершена въ предѣлахъ Россіи, или же, что порядокъ удостовѣренія, не указанный въ законѣ, долженъ быть установленъ примѣнительно? Ни въ опредѣленіи бодмереи, ни въ указаніи послѣдствій нѣтъ никакихъ признаковъ того, чтобы бодмерея была допустима лишь за границею. Если же она можетъ быть совершена въ Россіи и для дѣйствительности ея необходимо удостовѣреніе нѣкоторыхъ фактовъ, то, очевидно, должно быть оффиціальное учрежденіе, выполняющее эту задачу. Ближайшимъ образомъ слѣдовало бы признать компетентнымъ судъ низшей инстанціи, способный выполнить эту задачу въ порядкѣ обезпеченія доказательствъ [3]). Но нельзя отрицать возможности обращенія къ таможенному вѣдомству, которое, удостовѣряя поврежденія и состояніе необходимости [4]), могло бы и въ данномъ случаѣ оффиціально удостовѣрить наличность условій займа.

Обращаясь къ формѣ договора, мы должны замѣтить, что по общему правилу форма сдѣлки должна сообразоваться съ мѣстомъ его совершенія. Слѣдовательно, бодмерея, за-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ консульскій, ст. 68.

[2]) Франц. торг. код. § 234; Герм. торг. код. § 684; Итал. торг. код. § 591; Исп. торг. код. § 728 и 583.

[3]) Т. XVI ч. 1, Уставъ гражданскаго судопроизводства ст. 82^3.

[4]) Т. VI, Уставъ таможенный, ст. 176, 218.

ключенная капитаномъ русскаго судна за границею, въ иностранномъ портѣ, должна соотвѣтствовать формѣ, установленной законами того государства. Всюду для бодмереи установлена письменная форма [1]), хотя и не съ одинаковымъ содержаніемъ. Если договоръ совершается въ предѣлахъ Россіи, то форма сдѣлки, за отсутствіемъ особыхъ указаній въ законѣ, должна сообразоваться съ требованіями, выставленными нашимъ закономъ въ отношеніи закладныхъ на движимость. Слѣдовательно, бодмерейное письмо совершается въ русскомъ портѣ нотаріальнымъ или домашнимъ порядкомъ [2]), при чемъ въ послѣднемъ случаѣ необходимы участіе двухъ свидѣтелей и явка у нотаріуса въ 7-мидневный отъ написанія срокъ, если кредиторъ живетъ въ городѣ, и мѣсячный, если пребываетъ въ уѣздѣ [3]). Въ противоположность Западу, гдѣ актъ бодмереи можетъ быть совершенъ въ нѣсколькихъ образцахъ, у насъ въ Россіи по способу составленія возможенъ только одинъ образецъ.

III. Юридическія послѣдствія. То основное положеніе, что по нашему законодательству бодмерея подчинена дѣйствію общихъ правилъ о закладѣ движимости, предопредѣляетъ рядъ юридическихъ послѣдствій, сопровождающихъ заключеніе этого договора.

Въ то время, какъ на Западѣ бодмерейныя письма свободно переходятъ по индоссаменту, и со всѣми послѣдствіями послѣдняго [4]), бодмерейное письмо, совершенное въ Россіи, не можетъ быть передаваемо у насъ по надписи. Это обнаруживается изъ того, что закладныя на движимость не могутъ быть передаваемы по надписи [5]). Развивая далѣе это положеніе, мы должны признать, что бодмерейное письмо, совершенное капитаномъ русскаго судна въ иностранномъ портѣ, можетъ обращаться по надписи только до вступленія его въ предѣлы русскаго государства, гдѣ обращаемость прекращается, потому что это свойство акта выходитъ изъ границъ вопроса о формѣ договора.

---

[1]) Франц. торг. код. § 311; Герм. торг. код. § 683; Итал. торг. код. § 590; Исп. торг. код. § 720.

[2]) Т. X ч. 1, ст. 1667.

[3]) Т. X ч. 1, ст. 1673 и 2036.

[4]) Франц. торг. код. § 313; Герм. торг. код. § 685, п. 3; Итал. торг. код. § 592; Исп. торг. код. § 722. Такъ же, какъ мы выше видѣли, въ Англіи.

[5]) Т. X ч. 1, ст. 1678.

Срокъ исполненія по бодмерейному договору наступаетъ смотря по способу его назначенія. Срокъ можетъ быть установленъ соотвѣтственно времени и пути. Въ послѣднемъ случаѣ срокъ исполненія наступаетъ съ окончаніемъ намѣченнаго рейса. Это нормальный случай на Западѣ, потому что право кредитора стоитъ въ зависимости отъ состоянія судна и груза къ моменту выполненія того рейса, въ виду котораго заключенъ былъ заемъ. Такой способъ опредѣленія времени платежа возможенъ и у насъ, и, если бы капитанъ уклонился отъ намѣченнаго направленія и тѣмъ удлинилъ рейсъ, то кредиторъ въ правѣ признавать срокъ исполненія наступившимъ въ тотъ моментъ, когда рейсъ долженъ бы окончиться, если бы не послѣдовало уклоненія [1]). Назначеніе при бодмереѣ опредѣленнаго дня платежа мало согласуется съ природою даннаго договора, потому что тогда срокъ можетъ наступить или до прихода судна въ портъ назначенія или спустя значительное время по приходѣ, когда судно ушло уже въ новый рейсъ. Но тѣмъ не менѣе, такъ какъ бодмерейное письмо есть только видъ заемнаго письма, то установленіе опредѣленнаго дня для срока исполненія вполнѣ возможно.

Особенность бодмерейнаго займа состоитъ именно въ томъ, что договоръ, заключенный капитаномъ безъ полномочія, является тѣмъ не менѣе обязательнымъ для судохозяина, какъ и для грузохозяевъ. Современныя законодательства даютъ кредитору по бодмереѣ прямой искъ къ судохозяину. Между тѣмъ наше законодательство, оставаясь на старой точкѣ зрѣнія, признаетъ непосредственно отвѣтственнымъ капитана, къ которому и долженъ быть предъявленъ искъ объ удовлетвореніи [2]). Судохозяинъ можетъ быть привлеченъ только субсидіарно.

Вопросъ о привлеченіи судохозяина стоитъ въ зависимости отъ объема правъ кредитора. Въ случаѣ неплатежа въ срокъ бодмерейное письмо можетъ быть предъявлено ко взысканію. При взысканіи по бодмерейному письму соблюдаются общія правила объ исполненіи по договору займа, обезпеченнаго закладомъ. Здѣсь вновь обнаруживается су-

---

[1]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 10 января 1877 по д. Арно съ Рихтеромъ.

[2]) Это положеніе вытекаетъ изъ общаго смысла ст. 433 Устава торговаго.

щественное отличіе нашей бодмереи отъ западно-европейской. Въ то время, какъ по общему займу, обезпеченному залогомъ или закладомъ, кредиторъ въ случаѣ обнаруженной недостаточности цѣнности предмета обезпеченія, въ правѣ обратить свое взысканіе на все остальное имущество должника, при бодмереѣ онъ обязанъ довольствоваться цѣнностью обезпеченія. Въ этой ограниченной отвѣтственности содержится одинъ изъ существенныхъ моментовъ понятія о бодмереѣ, отличающій ее отъ общаго залога.

У насъ этого отличія нѣтъ, потому что удовлетвореніе заимодавца, ссудившаго корабельщика деньгами подъ закладъ корабля, товаровъ или груза, производится по общимъ правиламъ объ удовлетвореніи заимодавцевъ, имѣющихъ закладъ [1]). Обращаясь къ общимъ правиламъ, мы встрѣчаемся съ нѣкоторымъ сомнѣніемъ. Вопросъ представляется въ нашемъ законодательствѣ въ высшей степени сомнительнымъ [2]). Наша судебная практика пришла къ тому заключенію, что кредиторъ по закладной, обезпеченной недвижимостью, принужденъ довольствоваться цѣнностью заложеннаго предмета [3]), тогда какъ кредиторъ по закладной, обезпеченной движимостью, въ правѣ обратить свое взысканіе и на все остальное имущество должника [4]). Такъ какъ судно, грузъ, фрахтъ относятся къ движимому имуществу, то, слѣдовательно, у насъ кредиторъ по бодмерейному письму, въ противоположность западно-европейскому кредитору, сверхъ вещнаго иска имѣетъ и личный, т. е. при неполномъ удовлетвореніи отъ продажи заложенныхъ вещей требуетъ отъ судохозяина платежа недовырученной суммы. Продолжая дальше выводы, приходится признать, что гибель судна съ грузомъ не освобождаетъ капитана, а субсидіарно судохозяина отъ обязательства по бодмереѣ.

Собственники товаровъ, заложенныхъ капитаномъ и послужившихъ предметомъ взысканія со стороны заимодавца, имѣютъ право обратиться къ капитану съ требованіемъ возмѣщенія потерянной ими цѣнности. Капитанъ, а субсидіарно

---

[1]) Т. XI ч. 2 Уставъ торговый, ст. 432.

[2]) Шершеневичъ, *Учебникъ русскаго гражданскаго права*, 1909, стр. 359—361.

[3]) Главнымъ образомъ, на основаніи ст. 315 Положенія о гражд. взысканіяхъ, т. XVI ч. 2; ср. однако ст. 407 Уст. суд. торг., т. XI ч. 2.

[4]) Рѣш. гражд. Кас. Деп. 1889, № 2, 1903, № 98.

судохозяинъ, обязанъ уплатить грузопринимателю ту стоимость товаровъ, которую они имѣютъ въ мѣстѣ назначенія. При этомъ, однако, въ зачетъ можетъ быть представленъ причитающійся фрахтъ, „точно такъ, какъ и въ томъ случаѣ, когда бы тотъ товаръ доставленъ былъ къ мѣсту назначенія“ [1]).

Возможно, что въ теченіе одного и того же рейса необходимость прибѣгнуть къ бодмерейному займу повторилась. Тогда возникаетъ вопросъ, каково взаимоотношеніе различныхъ кредиторовъ. На Западѣ принимается то положеніе, что бодмерейные кредиторы удовлетворяются послѣдовательно въ порядкѣ, обратномъ времени совершенія бодмерейныхъ писемъ, т. е. преимущество имѣетъ послѣдній передъ первымъ [2]). Соотвѣтственно общимъ правиламъ удовлетворенія по закладнымъ у насъ, слѣдуетъ признать иной порядокъ, т. е. что при стеченіи нѣсколькихъ бодмерейныхъ кредиторовъ, они должны удовлетворяться въ порядкѣ старшинства.

VI. МОРСКОЕ СТРАХОВАНІЕ.

§ 171. Общее понятіе.

Литература. Cauvet, *Traité des assurances maritimes*, 2 тома, 1879, 1881; Droz, *Traité des assurances maritimes, du delaissement et des avaries*, 2 тома, 1881; Duminil, *Caractères juridiques du contrat d'assurance maritime, sa nature, objets susceptibles d'être assurés*, 1894; Reatz, въ „Handbuch des Handels-, See- und Wechselrechts“, т. IV, стр. 320—466; Arnould's, *Law of Marine Insurance*, изд. 7, 1901, 2 тома; Haw, *Marine Insurance*, изд. 3, 1903; Arthur, *The Contract of Marine Insurance*, 1905; Вицынъ, *Договоръ морского страхованія*, 1865.

I. Экономическое значеніе. Исторически морское страхованіе выдвинулось и сформировалось ранѣе другихъ видовъ. Экономической причиною этого явленія слѣдуетъ признать то обстоятельство, что морскія суда и морской грузъ, по своей сравнительной цѣнности, создавали такую степень риска, какая неизвѣстна была въ другихъ условіяхъ хозяйственной жизни. Въ настоящее время условія измѣнились. Стра-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 433.

[2]) Франц. торг. код. § 323.

хованіе отъ огня, по своему общественному значенію, количеству охваченныхъ операціею хозяйствъ, по величинѣ посвященныхъ ей капиталовъ,—оставило морское страхованіе далеко позади себя. Его обогнало въ самое послѣднее время страхованіе жизни. И хотя невозможно отрицать, что перевозка цѣнностей моремъ сильно возрастаетъ, но относительно быстрѣе растетъ приведенное въ движеніе перемѣщеніе цѣнностей по сушѣ, и сухопутное транспортное страхованіе стремится сравняться съ морскимъ транспортнымъ страхованіемъ.

Морская техника, замѣняющая парусъ паровымъ двигателемъ, менѣе уступчивымъ воздѣйствію вѣтра, а деревянный корпусъ желѣзнымъ, менѣе податливымъ напору волнъ, конечно, сокращаютъ рискъ мореплаванія. И все же опасность, какою грозитъ море, остается еще весьма значительной, а возрастаніе количества судовъ, покрывающихъ постоянно морскую поверхность, усиливаетъ ежегодное число несчастныхъ случаевъ. Естественно поэтому, что значеніе морского страхованія не падаетъ, а возрастаетъ. Оно вноситъ такую твердость въ коммерческіе расчеты, что становится почти всеобщимъ явленіемъ при транспортѣ грузовъ. Торговецъ считаетъ расходы по страхованію за издержки, которыя онъ въ правѣ прибавить къ стоимости товаровъ, потому что онъ увѣренъ, что на рынкѣ всѣ товары даннаго сорта расцѣниваются примѣнительно къ этому элементу продажной стоимости. Если потребитель и погашаетъ страховую сумму изъ своихъ средствъ, то все же онъ не переплачиваетъ ничего, такъ какъ благодаря страхованію отпадаетъ тотъ элементъ продажной цѣны, которая создавалась предпринимательскимъ рискомъ.

Страхуются морской грузъ и морскія суда. Но по сравнительной цѣнности грузъ во много превышаетъ тѣ средства, которыя служатъ его перемѣщенію. Страхованіе морского груза имѣетъ, поэтому, большее значеніе, чѣмъ страхованіе морскихъ судовъ. Независимо отъ сравнительной цѣнности грузовъ и судовъ, въ страхованіи послѣднихъ обнаруживается нѣкоторое обратное теченіе, обусловливаемое тою акціонерною формою, въ которую облекаются морскія транспортныя предпріятія. Рядомъ съ предпріятіями, имѣющими одно, два, три судна, въ послѣднее время возрастаетъ число крупныхъ акціонерныхъ обществъ, которыя располагаютъ,

цѣлою торговой эскадрою для перевозки пассажировъ и грузовъ. Эти предпріятія уклоняются отъ застрахованія своихъ судовъ въ страховыхъ обществахъ, предпочитая самострахованіе, производя ежегодныя отчисленія отъ прибылей для погашенія убытковъ, какіе могутъ постигнуть предпріятіе вслѣдствіе несчастнаго случая съ тѣмъ или другимъ пароходомъ.

Замѣчательно, что въ то время, какъ въ другихъ отрасляхъ страхованія единичныя сдѣлки по страхованію совершенно исчезли, въ морскомъ страхованіи единичныя лица, какъ страховщики, продолжаютъ упорно держаться. Особенно замѣтны единоличные страховщики въ Голландіи и во Франціи. Они чаще всего соединяются для того или другого страхованія, по окончаніи котораго соединеніе ихъ распадается, чтобы дать мѣсто другой комбинаціи, разсчитанной на иную операцію.

II. Опредѣленіе договора. Нашъ законъ даетъ опредѣленіе договору морского страхованія [1]). „Страхованіе морское есть обезпеченіе, производимое, съ одной стороны, отдачею за условленную плату, по особому договору, на опредѣленное время, или на рейсъ, корабля или другого судна, товара или груза, и вообще всякихъ предметовъ моремъ изъ одного въ другой извѣстный портъ отправляемыхъ, а, съ другой стороны, пріемъ ихъ въ извѣстной цѣнѣ на отвѣтственность или страхъ до доставки, или до прибытія на мѣсто назначенія, для вознагражденія хозяина ихъ за ущербъ или потерю, которые могутъ произойти отъ опасностей или несчастій морского пути“. Если отрѣшиться отъ излишней многословности законнаго опредѣленія, то можно дать слѣдующее опредѣленіе договора, сохраняющее законные признаки: *морское страхованіе есть договоръ, въ силу котораго одно лицо, страховщикъ, за условленную плату, обязуется возмѣстить другому лицу, страхователю, убытки, какіе можетъ понести имущество этого послѣдняго отъ предусмотрѣнныхъ соглашеніемъ случайностей, связанныхъ съ мореплаваніемъ.* При ближайшемъ разсмотрѣніи даннаго опредѣленія обнаруживаются слѣдующіе моменты.

а. Какъ и всякое имущественное страхованіе, морское страхованіе имѣетъ своею цѣлью *возмѣщеніе убытковъ*. Обез-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 588.

печенное страховымъ договоромъ лицо пріобрѣтаетъ увѣренность, что происшедшее вслѣдствіе несчастнаго случая съ судномъ или грузомъ пониженіе цѣнности его имущества будетъ возстановлено выдачею ему эквивалента, возвращающаго къ прежнему положенію. Рѣчь, конечно, идетъ о возмѣщеніи только матеріальнаго вреда. Если морское страхованіе имѣетъ своею цѣлью возмѣщеніе убытковъ, то, очевидно, исполненіе по договору обусловливается наличностью убытковъ и предѣлами причиненныхъ дѣйствительно убытковъ. Отсюда дѣлается обыкновенно рядъ практически важныхъ выводовъ.

1. Страховать можно только при наличности страхового интереса. Такъ какъ морское страхованіе имѣетъ своею цѣлью возмѣщеніе убытковъ, то право требованія по страховому договору можетъ принадлежать только тому, чье имущество находится въ опасности потерять нѣкоторую денежную цѣнность. Такое состояніе возможной потери цѣнности даетъ понятіе о страховомъ интересѣ. Безъ наличности интереса страхованіе будетъ имѣть своимъ содержаніемъ, какъ выражается нашъ законъ [1],—„что либо мнимое“, а слѣдовательно, изъ договора не возникнетъ обязанность возмѣщенія и самый договоръ окажется безпредметнымъ.

2. Страховать можно только въ предѣлахъ страхового интереса. Условленная сумма вознагражденія за убытки не должна превышать дѣйствительную цѣнность застрахованнаго имущества. За предѣлами послѣдней нѣтъ возмѣщенія убытковъ. Поэтому условленное вознагражденіе являлось бы не средствомъ возмѣщенія, а средствомъ обогащенія, чтб не согласуется съ цѣлью страхового договора.

3. Страховать можно только незастрахованное имущество. Если страховой интересъ покрытъ однимъ страховымъ договоромъ, то застрахованіе того же имущества, на то же время, отъ тѣхъ же морскихъ опасностей, у другого лица является страхованіемъ безъ страхового интереса, такъ какъ страхователь уже обезпеченъ на случай возможныхъ убытковъ. Недопустимость такого страхованія вытекаетъ не изъ того, что одно и то же имущество застраховано у разныхъ лицъ, а изъ того, что оно страхуется у второго, когда страхованіе у перваго покрыло весь страховой интересъ.

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 564 п. 1.

b. Морское страхованіе разсчитано на возмѣщеніе убытковъ, какіе можетъ понести *имущество* опредѣленнаго лица. Застраховывается не судно и не грузъ, а именно имущество судохозяина или грузохозяина, для котораго гибель судна или груза угрожаетъ уменьшеніемъ цѣнности. Съ частной точки зрѣнія грузохозяина, гибель товаровъ безразлична: они пріобрѣтены имъ не для личнаго потребленія, а для дальнѣйшаго отчужденія. Онъ заинтересованъ исключительно въ сохраненіи той цѣнности, которая съ ними связана и право на которую входитъ составною частью въ активъ его имущества. Видимымъ противорѣчіемъ разсматриваемому признаку служитъ допустимость застрахованія фрахта и ожидаемой отъ товаровъ прибыли [1]). Съ перваго взгляда кажется, что застрахованіе ожидаемаго фрахта не соотвѣтствуетъ представленію о томъ, что застраховывается имущество, такъ какъ неполученный еще фрахтъ не входитъ въ составъ послѣдняго. Однако, рѣчь идетъ не о какомъ-либо фрахтѣ, какой способно заработать данное судно въ теченіе всей своей дѣятельности, а о томъ фрахтѣ, право на полученіе котораго уже установлено договоромъ. Всякое же право требованія входитъ въ активъ имущества. То же самое слѣдуетъ сказать объ ожидаемой на товаръ прибыли, страхованіе которой законъ проситъ не считать мнимымъ [2]). Обезпечивается не та прибыль, на какую могло разсчитывать лицо, ожидающее прибытія груза въ виду своихъ спекулятивныхъ комбинацій, а то, которое опредѣляется рыночною цѣною въ мѣстѣ назначенія. Если грузоприниматель, въ силу полученнаго коносамента имѣетъ право на ожидаемый грузъ, то въ той именно цѣнности, какую товары представляютъ въ мѣстѣ пріема ихъ.

Такъ какъ морское страхованіе разсчитано на возмѣщеніе убытковъ, какіе можетъ понести имущество, то къ нему не относятся личныя страхованія, которыми лица, принадлежащія къ морскому экипажу или къ пассажирамъ, обезпечиваютъ существованіе своихъ семей.

c. Договоръ морского страхованія заключается въ виду *морскихъ опасностей.* Опасность есть возможность убытковъ вслѣдствіе событій, которыя могутъ произойти при плаваніи

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 563 пп. 6 и 7.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 564, примѣчаніе.

по морю. По нашему закону, подъ несчастіями или опасностями морского пути разумѣются всѣ случаи, происходящіе отъ бури, пожара, столкновенія съ другими судами, нападенія непріятеля, разбойниковъ или каперовъ, а также тѣ случаи, когда необходимо весь товаръ или грузъ, либо часть онаго выбросить въ море, или срубить корабельныя снасти, для спасенія груза или корабля; задержаніе и притѣсненіе отъ дружественныхъ или недружныхъ иностранныхъ державъ; опасности отъ обмана, предательства и ошибки капитана или лицъ морского экипажа, всѣ иные случаи, причиняющіе крушеніе или гибель, вредъ или убытокъ застрахованному кораблю, товару или грузу [1]). Если привести въ нѣкоторую систему указанія закона, то морскія опасности можно свести къ тремъ категоріямъ: 1) опасности, которыми угрожаютъ силы природы, вѣтеръ, вода, ледъ, молнія; 2) опасности, соединенныя съ дѣйствіями лицъ, находящихся на суднѣ, неопытность капитана въ борьбѣ со стихіей или въ управленіи судномъ, или даже злонамѣренность его распоряженій, напр., при столкновеніи судовъ, неосторожное обращеніе съ огнемъ со стороны кого-либо изъ состава морского экипажа или изъ пассажировъ,—съ машиной со стороны машинистовъ, и съ люками, оставленными открытыми и т. п.; 3) опасности, связанныя съ дѣйствіями постороннихъ враждебныхъ силъ, какъ напр. во время войны потопленіе крейсеромъ признаннаго подозрительнымъ торговаго судна, взятіе судна въ качествѣ приза, конфискація груза. Изъ перечисленія видно, что нѣкоторыя изъ опасностей не имѣютъ ничего специфически морского, напр. ударъ молніи, и могутъ грозить на сушѣ такъ же, какъ и на морѣ. Морскою такая опасность признается потому и тогда, когда угрожаетъ судну или грузу въ морскомъ пути. Отсюда понятно заявленіе закона, что морскія суда, находящіяся на верфяхъ, въ докахъ или въ гаваняхъ, если отдаются на страхъ только отъ огня, подлежатъ страхованію въ страховыхъ отъ огня обществахъ по правиламъ, для того установленнымъ [2]), т. е. это будетъ договоръ страхованія отъ огня, а не морского страхованія. По той же причинѣ, если грузъ, сложенный на берегу по прибытіи судна, погибнетъ отъ похищенія, или огня, или

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 559.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 562.

наводненія,—это не будетъ морское несчастіе, а слѣдовательно, и страхованіе отъ такихъ опасностей не подходитъ подъ понятіе морского страхованія.

Особенностью морского страхованія, какъ и вообще транспортнаго страхованія, является то, что договоръ заключается не въ виду одной какой-нибудь опредѣленной опасности, а вообще всѣхъ опасностей, связанныхъ съ плаваніемъ по морю. Поэтому освобожденіе страховщика отъ обязанности возмѣстить убытки, причиненные тѣмъ или другимъ событіемъ, не предполагается, а должно быть установлено въ договорѣ. Предполагается отвѣтственность за всѣ морскія несчастія, если противное не установлено. Особенно часто встрѣчаются оговорки относительно опасности, соединенной съ открытіемъ военныхъ дѣйствій.

Такъ какъ договоръ морского страхованія заключается въ виду морской опасности, то отсутствіе таковой опасности подрываетъ силу договора. Недѣйствителенъ договоръ, когда въ моментъ его заключенія опасность не существуетъ. 1) Опасность миновала, когда вѣроятность убытковъ превратилась въ фактъ, судно или грузъ уже погибли или повредились [1]). Однако договаривающимся сторонамъ дозволяется включить въ условія, что страхованіе производится независимо отъ того, погибъ ли въ моментъ соглашенія предметъ или нѣтъ. Для дѣйствительности договора необходимо особое соглашеніе по этому вопросу [2]). 2) Опасность миновала, когда судно или грузъ достигли къ этому моменту благополучно мѣста назначенія [3]). 3) Опасность отпадаетъ, когда судно съ грузомъ отказывается отъ предположеннаго рейса [4]). Вопросы эти потребуютъ въ дальнѣйшемъ болѣе подробнаго разсмотрѣнія.

d. Морское страхованіе является договоромъ возмезднымъ, а потому къ признакамъ его понятія должна быть отнесена еще *страховая премія*. Для коммерческаго страхованія премія составляетъ существенный признакъ. Во взаимномъ страхованіи преміи нѣтъ, и вознагражденіе потерпѣвшихъ производится изъ средствъ, образованныхъ путемъ членскихъ взносовъ. Но въ области морского страхованія взаимное страхо-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 564, п. 1.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 568, п. 6.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 564, п. 2.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 596.

ваніе имѣетъ самое незначительное примѣненіе; исключеніе представляетъ одна только Англія. Большое разнообразіе опасностей при морскомъ страхованіи мѣшаетъ тому математически точному вычисленію высоты преміи, какое замѣчается въ другихъ видахъ страхованія. Рисковый элементъ предпріятія по морскимъ страхованіямъ особенно силенъ. При страхованіи морскихъ судовъ, для опредѣленія состоянія ихъ, способности къ плаванію, страховщику чрезвычайно важно имѣть точныя свѣдѣнія, безъ которыхъ назначеніе страховой преміи будетъ совершенно произвольнымъ. Этой цѣли служатъ такія учрежденія, какъ англійскій „Lloyd“ или парижскій „Bureau Veritas“, которыя ведутъ регистры морскихъ судовъ всего міра и для этого содержатъ во всѣхъ портахъ Европы и другихъ частей свѣта спеціальныхъ агентовъ, обязанныхъ доставлять учрежденію самыя точныя свѣдѣнія. За извѣстную плату этими свѣдѣніями могутъ пользоваться всѣ заинтересованные въ принятіи на свой страхъ того или иного морского судна.

III. Морское законодательство. Исторія законодательства по морскому страхованію начинается съ Ordonnance de la marine 1681 года, гдѣ этому вопросу была посвящена книга третья, титулъ VI. Code de commerce 1807 г. остался почти всецѣло на исторической почвѣ, внося весьма мало измѣненій въ старый уставъ [1]). Нѣкоторое, довольно незначительное измѣненіе въ содержаніе нѣскольких статей внесъ законъ 12 августа 1885 года. Французское законодательство по морскому страхованію представляется однимъ изъ самыхъ устарѣлыхъ въ Европѣ. Проектъ 1907 года о страховомъ договорѣ не касается вовсе морского страхованія. Недостаточность и неудовлетворительность законодательныхъ нормъ привела во Франціи страховыя общества къ выработкѣ единаго типа страховыхъ полисовъ. Въ отношеніи судовъ съ 1873 года достигнуто полное соглашеніе и во всей странѣ примѣняется одинъ полисъ [2]).

Въ Германіи, при изданіи торговаго кодекса, какъ первой (1860), такъ и второй (1897) редакціи, законодательнымъ путемъ нормировано было только морское страхованіе [3]) и по

---

1) Франц. торг. код. §§ 332—396.
2) Police d'assuranses françaises.
3) Герм. торг. код. §§ 778—900.

полнотѣ и обстоятельности оно не оставляло желать ничего лучшаго. Въ 1908 году появился давно ожидавшійся законъ о страховомъ договорѣ, который имѣетъ своимъ содержаніемъ только сухопутное страхованіе. Можно было думать, что новый законъ приведетъ къ объединенію страхового права, что транспортное страхованіе потеряетъ свое раздвоеніе. Въ сущности, транспортное страхованіе, разсчитанное на перевозку сухимъ путемъ и по внутреннимъ водамъ, имѣетъ большее соприкосновеніе, экономическое и юридическое, съ морскимъ страхованіемъ, нежели съ страхованіемъ отъ огня или страхованіемъ лицъ. Но традиціи оказались сильнѣе такихъ доводовъ и ограничились тѣмъ, что закономъ 30 мая 1908 г. внесли въ морское страхованіе нѣкоторыя измѣненія съ цѣлью согласованія съ началами, принятыми въ новомъ законѣ о страховомъ договорѣ. Эти поправки вступаютъ въ силу вмѣстѣ съ послѣднимъ закономъ 1 января 1910 года.

Въ Англію страховое право занесено было италіанцами, но получило здѣсь быстро такое развитіе, которое оставило далеко за собою первоначальныя формы. Въ XVII вѣкѣ одно время существовалъ даже особый судъ по страховымъ дѣламъ, преимущественно морскимъ. Выдающіеся размѣры морского страхованія въ Англіи создали огромную судебную практику по этому отдѣлу. Многочисленность и противорѣчивость прецедентовъ съ одной стороны, а съ другой все болѣе усиливающаяся наклонность Англіи къ кодификаціи права привели къ появленію закона 21 декабря 1906 года о морскомъ страхованіи,—Marine Insurance Act. Этотъ законъ является работой юриста Чельмерса и представляетъ собою точное отраженіе сложившагося въ странѣ обычнаго права по морскому страхованію. Законъ, состоящій изъ 94 статей, не считая приложеній, вступилъ въ дѣйствіе съ 1-го января 1907 года.

Морское страхованіе въ Италіи опредѣляется §§ 604—641 торговаго кодекса 1882 года. Хотя этотъ законодательный кодексъ въ значительной степени отразилъ на себѣ германское вліяніе, но въ отдѣлѣ морского страхованія онъ проявилъ достаточную самостоятельность, считаясь съ отличіями обычаевъ Средиземнаго моря отъ обычаевъ Сѣвернаго моря.

Русское законодательство по морскому страхованію [1]) осно-

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 558—606.

вывается на спеціальномъ законѣ 5 іюня 1846 года, который отмѣнилъ соотвѣтствующія постановленія, воспринятыя Сводомъ Законовъ изъ Устава о водоходствѣ 1781 года. Отсталость нашего законодательства по морскому страхованію, особенно въ настоящее время, при обновленіи этого отдѣла права во всѣхъ почти странахъ, отражается крайне вредно на юридической опредѣленности заключаемыхъ договоровъ.

IV. Источники права въ Россіи. Самъ законъ ставитъ вопросъ о томъ, какими источниками права слѣдуетъ руководствоваться при разрѣшеніи вопросовъ, возбуждаемыхъ сдѣлками по морскому страхованію. „Страховыя морскія общества, товарищества, открытыя конторы, и вообще страховщики обязаны въ своихъ дѣйствіяхъ по морскому страхованію руководствоваться, кромѣ частныхъ уставовъ, изданныхъ для каждаго страхового общества, по принадлежности, правилами, изложенными въ семъ (VI) раздѣлѣ, во всѣхъ случаяхъ, для которыхъ не установлено ничего иного въ самомъ полисѣ. Въ случаяхъ же, которые въ правилахъ сего (VI) раздѣла не предвидѣны, или въ полисѣ не опредѣлены, дозволяется ссылаться на правила, принятыя другими государствами“ [1]). Такимъ образомъ самъ законъ устанавливаетъ послѣдовательный рядъ источниковъ права: полисы, спеціальные уставы, морской уставъ, иностранные законы.

1. На первомъ мѣстѣ стоятъ *полисы* морского страхованія, какъ договорныя основы для разрѣшенія споровъ между контрагентами. Сила договорныхъ условій предполагаетъ, что условія, означенныя въ полисѣ, соотвѣтствуютъ дѣйствительному намѣренію сторонъ, и что содержаніе ихъ не встрѣчаетъ препятствія въ законодательныхъ постановленіяхъ. Самые полисы выработаны въ нашей страховой практикѣ не самостоятельно, а заимствованіемъ отъ германскихъ страховыхъ обществъ. Наши полисы составляются примѣнительно или со ссылкою на Гамбургскія правила 1867 года. Это общія правила, на основаніи которыхъ совершались сдѣлки по страхованію на Сѣверномъ морѣ. Правила эти переведены были на русскій языкъ въ 1881 году [2]), а въ 1882 подверглись пересмотру и дополненіямъ. Въ настоящее

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 561.

[2]) Правила эти изданы были Морскимъ Министерствомъ.

время они должны будутъ испытать новую редакцію. Въ нашихъ полисахъ нерѣдко встрѣчается оговорка: „страхованіе считается заключеннымъ на основаніи Гамбургскихъ общихъ правилъ морского страхованія 1867 г., съ измѣненіями и дополненіями къ онымъ“. Сенатъ признавалъ возможнымъ основываться при разрѣшеніи споровъ на положеніяхъ этихъ Гамбургскихъ правилъ. Однако позволительно подвергнуть сомнѣнію, чтобы эти правила могли признаваться за предполагаемую волю сторонъ. Ничего нельзя было бы возразить, если-бы содержаніе нашихъ полисовъ въ точности соотвѣтствовало содержанію Гамбургскихъ правилъ, но простая отсылка къ правиламъ, съ которыми страхователь не въ состояніи ознакомиться, потому что онъ не знаетъ, гдѣ ихъ найти, или потому, что онъ не знаетъ нѣмецкаго языка, не можетъ удовлетворить требованію, чтобы содержаніе договора соотвѣтствовало волѣ контрагентовъ.

2. *Уставы* страховыхъ обществъ, очевидно, могутъ имѣть обязательное значеніе только для тѣхъ страховщиковъ, которые организованы въ акціонерныя предпріятія, а не для всѣхъ страховщиковъ, закономъ перечисляемыхъ, а съ другой стороны они обязательны не для страхователя, а только для страховщика, потому что это тѣ условія, на которыхъ ему разрѣшена промысловая дѣятельность по принятію страховыхъ предложеній. О силѣ уставовъ акціонерныхъ товариществъ, какъ источникѣ права, уже было высказано [1]).

3. При всей своей устарѣлости, *русскіе законы* по морскому страхованію не могутъ считаться утратившими значеніе въ настоящее время. Нельзя утверждать, будто весь этотъ отдѣлъ имѣетъ чисто диспозитивный характеръ и долженъ уступить мѣсто соглашенію сторонъ, каковымъ признаются обыкновенно Гамбургскія правила. Въ статьяхъ Торговаго устава, посвященныхъ морскому страхованію, необходимо различать нормы повелительнаго и диспозитивнаго характера. Первыя ни въ какомъ случаѣ не могутъ быть устранены договоромъ, а вторыя устраняются лишь настолько, насколько дѣйствительная воля сторонъ, выраженная въ противоположномъ направленіи, можетъ быть удостовѣрена.

4. При молчаніи полиса, а также правилъ, предложенныхъ въ Торговомъ уставѣ, законъ нашъ выдвигаетъ, въ

---

[1]) *Курсъ торговаго права*, т. II, стр. 377.

качествѣ источника права, *правила, принятыя другими государствами.* Чтó слѣдуетъ понимать подъ этимъ выраженіемъ, иностранное ли законодательство или же и коммерческую практику? Если стать на послѣднюю точку зрѣнія, то Гамбургскія правила какъ разъ подойдутъ подъ правила, принятыя другими государствами. Ихъ авторитетъ будетъ обоснованъ постановленіемъ русскаго закона. Но тогда имъ придется занять скромное мѣсто позади нормъ Торговаго устава. Если же подъ правилами, которыя приняты другими государствами, понимать законодательныя нормы, тогда Гамбургскія правила подъ это условіе не подойдутъ. Иностранные законы по морскому страхованію могутъ играть въ русскихъ судахъ двоякую роль: 1) какъ нормы, восполняющія недостатокъ договорныхъ условій и нормъ русскаго права, и 2) какъ нормы, опредѣляющія коллизіи, весьма частыя въ морскомъ страхованіи, при заключеніи договоровъ между лицами, принадлежащими къ подданнымъ разныхъ государствъ, или русскими подданными, но внѣ Россіи.

§ 172. Заключеніе договора.

Литература. Cappelle, *Courtiers maritimes et assurances maritimes*, 1891; Dadre, *De la police d'assurance maritime*, 1884.

I. Отдѣльные страховые интересы. Нашъ законъ, подобно другимъ, перечисляетъ тѣ различные интересы, которые могутъ послужить основаніемъ для договора морского страхованія [1]). Это перечисленіе можно было бы признать исчерпывающимъ и потому устраняющимъ внесеніе по соглашенію какого-нибудь непредусмотрѣннаго интереса, если бы законъ не закончилъ указаніемъ: „вообще всѣ предметы, морскимъ опасностямъ подвергнутые“ [2]). Этой формулой подорвано значеніе списка, предложеннаго закономъ. Благодаря ей, при оцѣнкѣ каждаго конкретнаго случая приходится рѣшать вопросъ, имѣется ли налицо страховой интересъ, т. е. понесетъ ли имущество страхователя

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 563.

[2]) Также и въ италіанскомъ законодательствѣ: e generalmente ogni altre cosa stimabile in danaro esposta ai rischi della navigazione (§ 606, п. 7).

ущербъ, если случится морское несчастіе съ судномъ или грузомъ, и, установивъ наличность страхового интереса, обратить вниманіе, не исключенъ ли интересъ этого рода прямымъ постановленіемъ закона.

Такимъ путемъ устанавливается рядъ интересовъ, которые способны дать основаніе для страхового договора.

1. Прежде всего страхуется имущество на случай несчастія, постигающаго самое *морское судно* [1]). Въ этомъ заинтересованъ судохозяинъ полностью и исключительно, если только судохозяинъ въ то же время и собственникъ судна. Но такъ какъ права на судно могутъ быть одновременно различныя,—право собственности, пользовладѣнія, аренды, то соотвѣтственно опредѣляются взаимные интересы этихъ лицъ по общимъ началамъ. При страхованіи морского судна не имѣетъ значенія, коммерческое ли это судно, или предназначено къ цѣлямъ удовольствія, яхта, или къ научной экспедиціи. Важно съ юридической точки опредѣлить, что̀ слѣдуетъ понимать подъ застрахованнымъ судномъ. Морскимъ судномъ, какъ предметомъ страхованія, надо считать какъ самый корпусъ его, такъ и всѣ принадлежности, внутреннія и наружныя, которыя дѣлаютъ его способнымъ выполнять свое назначеніе. Предположеніе, въ случаѣ сомнѣнія, стоитъ на сторонѣ цѣлаго, т. е. судна съ его принадлежностями, если противоположное не обнаруживается изъ договора. Кромѣ принадлежностей на суднѣ находятся предметы, необходимые не для плаванія вообще, а для даннаго рейса, запасы топлива, каменнаго угля или нефти, запасы провизіи для людей. Эти вещи въ понятіе морского судна не входятъ, а потому предположеніе, въ случаѣ сомнѣнія, стоитъ противъ включенія ихъ въ страхованіе, если противоположное не обнаруживается изъ договора. Въ договорѣ судно можетъ быть обозначено одной общей цѣной, или общая сумма можетъ быть распредѣлена по частямъ, по корпусу, составнымъ частямъ и принадлежностямъ. Но трудно себѣ представить, чтобы предметомъ страхованія могъ оказаться одинъ только корпусъ безъ принадлежностей, или однѣ принадлежности безъ корпуса, хотя такое представленіе, повидимому, присуще нашему законодателю [2]).

---

[1]) Assurance sur corps, Kaskoversicherung.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 563, пп. 1 и 2.

2. Страховой интересъ судохозяина заключается еще въ томъ, чтобы *фрахтъ*, причитающійся ему за перевозку груза или за предоставленіе судна, не пропалъ для него вслѣдствіе несчастнаго событія. Если судохозяинъ ожидалъ получить фрахтъ по прибытии въ мѣсто назначенія, то въ случаѣ гибели судна онъ его не получитъ; если онъ уже получилъ его впередъ,—придется полученное возвратить. Однако убытки судохозяина выражаются не въ той суммѣ фрахта, какая опредѣлена договоромъ, фрахтъ-брутто. Изъ нея необходимо вычесть тѣ расходы, которые произведены были судохозяиномъ для выполненія перевозки. Въ счетъ фрахта введены были издержки, которыя должны были погибнуть, потому что предметы пріобрѣтенные предназначались къ потребленію, какъ топливо, съѣстные припасы, жалованіе служащимъ. Дѣйствительная потеря судохозяина есть тотъ чистый остатокъ, который долженъ былъ получиться въ результатѣ и который составляетъ доходъ отъ его предпріятія,—фрахтъ-нетто. Если бы страховщикъ уплатилъ судохозяину весь фрахтъ,—онъ не возмѣстилъ бы ему убытки, а далъ бы ему неожиданную прибыль. Эту мысль выражаетъ нашъ законъ, когда постановляетъ: „Въ случаѣ убытка во фрахтовыхъ застрахованныхъ деньгахъ, страховщикъ обязанъ заплатить въ соразмѣрность застраховкѣ ту часть убытка, которая произошла отъ случая, состоявшаго на его отвѣтственности. Но хозяинъ корабля никогда не можетъ пріобрѣсти чрезъ страховку фрахтовыхъ денегъ болѣе того, что получилъ бы однѣми фрахтовыми деньгами при благополучномъ прибытіи корабля на мѣсто назначенія“ [1]). Фрахтъ можетъ быть опредѣленъ полностью на весь грузъ за извѣстный рейсъ, или отдѣльно по каждому роду перевозимаго груза.

Допустимость страхованія фрахта въ настоящее время не возбуждаетъ сомнѣній. Оно допущено всѣми законодательствами [2]), въ томъ числѣ и нашимъ [3]). Французское законодательство, долгое время запрещавшее страхованіе фрахта, наконецъ, вынуждено было отступиться отъ своего взгляда [4]).

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 598.

[2]) Герм. торг. код. § 779; Англ. законъ 21 дек. 1906 § 3, п. 2, b, § 16, п. 2 (брутто—фрахтъ!); Итал. торг. код. § 606, п. 3; Голл. торг. код. § 593.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 563, п. 6, и ст. 570.

[4]) Законъ 12 августа 1885. Нынѣ редакція Франц. торг. код. § 334.

3. Судьба судна затрагиваетъ въ равной мѣрѣ интересы грузохозяевъ, такъ какъ гибель или поврежденіе вещей влекутъ за собою убытки для собственниковъ ихъ. Поэтому *грузъ* можетъ быть также предметомъ страхованія [1]). Безразлично, состоитъ ли этотъ грузъ изъ товаровъ или иныхъ вещей, не предназначенныхъ къ перепродажѣ, напр. въ С.-Петербургъ пересылается купленный въ Италіи мраморный надгробный памятникъ. Допуская страхованіе груза [2]), законъ нашъ запрещаетъ „отдавать и принимать на страхъ вещи и товары, къ привозу или вывозу запрещенные, а равно и позволенные, но назначенные къ тайному провозу. Въ случаѣ конфискаціи товара, къ привозу или вывозу запрещеннаго или отъ пошлинъ утаеннаго, страхованіе считается недѣйствительнымъ“ [3]). Если однако, изъ застрахованнаго полностью груза только часть принадлежитъ къ запрещеннымъ или контрабанднымъ товарамъ, то страхованіе остальной части остается въ силѣ. Но страховщикъ не отвѣчаетъ, если изъ этой части будетъ кое-что конфисковано для уплаты пошлинъ или таможенныхъ взысканій. Странно, что законъ 1846 года счелъ нужнымъ указать на недопустимость страхованія предметовъ, предназначенныхъ къ доставкѣ непріятелю въ качествѣ военной аммуниціи или провіанта, вообще къ товарамъ, „коими запрещено торговать съ непріятелемъ“, и, наконецъ, грузъ, состоящій изъ живого товара, каковымъ законъ признаетъ только негровъ [4]).

4. Предметомъ страхованія можетъ быть *ожидаемая прибыль* [5]). Долгое время страхованіе прибыли отъ перевозимыхъ для продажи товаровъ встрѣчало возраженія. Утверждали, что страхователь путемъ страхового вознагражденія можетъ быть постановленъ только въ то положеніе, въ какомъ онъ находился при отправленіи своихъ товаровъ, и не долженъ быть поставленъ въ лучшія условія, иначе гибель судна съ грузомъ явится для него благодѣяніемъ. Но въ дѣйствительности обезпеченіе путемъ страхованія той прибыли, на какую могъ разсчитывать грузохозяинъ при передвиженіи товаровъ, далеко не равносильно тому, чтобы превратить

---

1) Assurance sur facultés, Kargoversicherung.
2) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 563, п. 5.
3) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 565.
4) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 565, примѣчаніе.
5) Profit espéré, imaginäre Gewinn.

страхованіе въ источникъ прибыли. Грузохозяина въ этомъ случаѣ ставятъ только въ то положеніе, въ какомъ онъ оказался бы при счастливомъ окончаніи рейса, и не болѣе. Въ настоящее время страхованіе ожидаемой прибыли на товаръ общепризнано [1]). Оно допущено и у насъ. Страхованіе ожидаемой прибыли можетъ быть установлено двоякимъ образомъ: или опредѣленіемъ стоимости товаровъ по цѣнѣ мѣста назначенія, или отдѣленіемъ прибыли отъ цѣны товаровъ по мѣсту отправленія. Послѣдній способъ примѣняется при сильныхъ колебаніяхъ рыночныхъ цѣнъ, когда возникаетъ опасеніе, что въ мѣстѣ назначенія цѣна падетъ ниже цѣны мѣста отправленія. Тогда грузохозяинъ предпочитаетъ страховать свой товаръ отдѣльно по покупной цѣнѣ съ присоединеніемъ издержекъ по доставкѣ, таможенныхъ сборовъ и предполагаемой прибыли примѣнительно къ той цѣнѣ, какая стояла въ мѣстѣ назначенія въ моментъ отправленія.

5. Предметомъ морского страхованія могутъ быть *бодмерейныя деньги*, которыя были даны подъ залогъ судна, груза или фрахта [2]). Съ точки зрѣнія западно-европейскаго права, кредиторъ по бодмерейному письму, въ случаѣ гибели судна съ грузомъ, теряетъ совершенно свои деньги, а въ случаѣ поврежденія вынужденъ довольствоваться тѣмъ, что̀ останется. И угроза этому несомнѣнному страховому интересу не возбуждаетъ сомнѣній, что кредиторъ по бодмерейному письму въ правѣ застраховать отданныя въ заемъ деньги [3]). Нѣкоторое колебаніе существовало только по вопросу, допустимо ли застрахованіе лишь капитала или же также и процентовъ на капиталъ. Утвердительное рѣшеніе на вопросъ о возможности страхованія процента по бодмерейному письму, нынѣ также общепринято.

Нѣсколько иначе стоитъ дѣло у насъ, при своеобразности положенія бодмереи въ русскомъ законодательствѣ. Въ противоположность западно-европейской бодмереѣ, русская бодмерея обезпечиваетъ право требованія кредитора не только

---

[1]) Франц. торг. код. (по закону 12 авг. 1885), § 334; Герм. торг. код. § 779; Итал. торг. код. § 612; Голл. торг. код. § 596; Англ. законъ 21 дек. 1906 § 3, п. 2b: or other pecuniary benefit.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 563, п. 4.

[3]) Франц. торг. код. § 334; Герм. торг. код. § 779; Англ. законъ 12 дек. 1906, § 10; Итал. торг. код. § 606, п. 5; Голл. торг. код. § 593.

цѣнностью заклада, но и всего прочаго имущества должника. Если такъ, то можетъ ли кредиторъ обращаться къ страховщику, не испробовавъ предоставленныхъ ему закономъ средствъ найти удовлетвореніе въ имуществѣ должника? Можно ли до удостовѣренной неосуществимости права требованія говорить о наличности убытковъ, произведенныхъ морскимъ событіемъ, которая вызывала бы обязанность возмѣстить ущербъ? Вопросъ представляется, конечно, сомнительнымъ съ точки русскаго права. Но такъ какъ законъ прямо разрѣшаетъ страховать бодмерейныя деньги, то приходится признать дѣйствительность такого договора и силу возникающей изъ него обязанности уплатить, въ случаѣ гибели судна или груза, всю сумму капитала съ процентами. Однако страховщикъ, прежде чѣмъ уплатить эту сумму, въ правѣ потребовать отъ лица, получающаго страховое вознагражденіе, уступку права требованія по бодмерейному письму къ должнику.

Нѣкоторыя законодательства считаютъ своимъ долгомъ подчеркнуть, что страховать бодмерейныя деньги можетъ только тотъ, кто даетъ эти деньги, а не тотъ, кто беретъ ихъ [1]). Но невозможность страхованія со стороны должника по бодмерейному письму обнаруживается изъ отсутствія страхового интереса.

6. Договоръ морского страхованія можетъ имѣть своимъ предметомъ *аварійные убытки*. Здѣсь имѣется въ виду, что судохозяинъ или грузохозяинъ терпитъ вслѣдствіе морского событія убытки отъ того, что имущество его привлекается къ разверсткѣ помимо понесеннаго имъ самимъ ущерба или даже независимо отъ наличности этого ущерба. Отсюда слѣдуетъ, что убытки по частной аваріи представляютъ тѣ убытки, которые понесъ непосредственно страхователь, и потому возмѣщеніе ихъ представляетъ обыкновенный случай страхованія. Аварія малая не допускаетъ страхованія, за отсутствіемъ момента риска. Такимъ образомъ подъ страхованіемъ аварійныхъ денегъ можно понимать только случаи общей аваріи и аваріи взаимнаго вреда. При общей же аваріи страховщикъ возмѣщаетъ страхователю тѣ деньги, которыя страхователь обязанъ внести вслѣдствіе того, что его вещи были спасены за счетъ пожертвованныхъ. При аваріи взаимнаго

---

[1]) Франц. торг. код. § 347; Итал. торг. код. § 607, п. 2.

вреда страховщикъ возмѣщаетъ страхователю тѣ деньги, какія онъ обязанъ уплатить потерпѣвшему отъ столкновенія съ его судномъ. Страхованіе аварійныхъ денегъ составляетъ, въ сущности, страхованіе отвѣтственности.

Нашъ законъ въ спискѣ предметовъ страхованія не указалъ на аварійные убытки. Но изъ этого нельзя выводить отрицанія ихъ, во-первыхъ, въ виду широкой дополнительной формулы, которою заканчивается перечисленіе, а, во-вторыхъ, въ виду прямого указанія на уплату страхового вознагражденія при различныхъ аваріяхъ [1]).

7. По нѣкоторымъ законодательствамъ *жалованіе служащихъ* на морскомъ суднѣ не можетъ быть предметомъ страхованія [2]). Основаніемъ къ запрещенію является опасеніе, что обезпеченные въ полученіи своего жалованія капитанъ и экипажъ не будутъ стараться спасти судно съ грузомъ. Запрещеніе является мѣрою высшаго поощренія къ исполненію своего долга. Можетъ быть, эта мѣра и высоко цѣлесообразна въ смыслѣ охраны интересовъ судохозяина и грузохозяина, но она въ то же время глубоко несправедлива по отношенію къ лицамъ, которые не только предоставляютъ хозяевамъ свой трудъ, но и рискуютъ своею жизнью. Не всѣ законодательства слѣдуютъ такому принципу, и особенно въ послѣднее время обнаруживается отрицательное къ нему отношеніе [3]).

Обращаясь къ русскому законодательству, мы снова видимъ пропускъ въ перечисленіи предметовъ страхованія. Законъ не упоминаетъ о жалованіи капитана и экипажа. Между тѣмъ по нашему закону, „когда корабль или товаръ, на немъ нагруженный, до расчета съ водоходцами пропадетъ, сгоритъ или иначе истребится, то и плата ихъ тутъ же пропадаетъ“ [4]). Слѣдовательно, жалованіе служащихъ стоитъ въ зависимости отъ морскихъ случайностей. Примѣняя общее начало о допустимости страхованія всякаго

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 584 и 585.

[2]) Герм. торг. код. § 780; Итал. торг. код. § 607, п. 1; Голл. торг. код. § 599, п. 1; Исп. торг. код. § 780, п. 3.

[3]) Франц. торг. код. (по закону 12 авг. 1885), § 334; Англ. зак. 21 дек. 1906, § 11: the master or any member of the crew of a ship has an insurable interest in respect of his wages. Также Бельг. законъ 21 августа 1879, § 168.

[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 285.

страхового интереса, пока онъ не устраненъ прямо закономъ, мы должны признать, что у насъ жалованіе служащихъ можетъ быть застраховано, потому что это есть предметъ, морскимъ опасностямъ подверженный [1]), и въ то же время закономъ не запрещенный.

8. Къ числу предметовъ страхованія нѣкоторыми иностранными законодательствами [2]) отнесена и *цѣна страхованія.* Страхователь, кто бы онъ ни былъ, каковъ бы ни былъ его страховой интересъ, положенный въ основу страхового договора, имѣетъ еще свой особый интересъ. Въ случаѣ несчастія, онъ безусловно теряетъ страховую премію, которая сокращаетъ, иногда значительно, выдаваемую ему въ возмѣщеніе сумму. Представимъ себѣ, что пароходъ застрахованъ въ суммѣ 200.000 рублей при преміи въ 2%. Въ случаѣ гибели судна страхователь получитъ всѣ 200.000 руб., но изъ нихъ слѣдуетъ вычесть уплаченныя имъ 4.000 руб. въ видѣ преміи. Этотъ убытокъ остается непокрытымъ. Въ военное время, при высокомъ подъемѣ премій, какъ въ указанномъ примѣрѣ, страхователь весьма заинтересованъ въ застраховании уплаченной имъ преміи. Если онъ застрахуетъ ее при той же 2% преміи, то въ случаѣ несчастія онъ получитъ отъ разныхъ страховщиковъ или одного и того же 200.000+4.000, т. е. 204.000, потерявъ на обоихъ страхованіяхъ 4.000+80, т. е. 4.080. Такимъ образомъ возмѣщеніе его въ случаѣ несчастія будетъ почти полнымъ. Правда, что при благопріятномъ окончаніи плаванія онъ затрачиваетъ на премію больше обыкновеннаго.

Допустимо ли такое страхованіе по русскому законодательству? Заявленіемъ, что „страхователь можетъ страховать самую цѣну страхованія“ [3]), законъ, видимо, рѣшаетъ вопросъ утвердительно. Но сомнѣніе возбуждаетъ дальнѣйшее развитіе мысли, когда законъ прибавляетъ, что въ этомъ случаѣ „страховка имѣетъ мѣсто только при несостоятельности страховщика“. Страхованіе цѣны не стоитъ ни въ какомъ отношеніи къ несостоятельности страховщика. Остается предположить, что законодатель смѣшалъ разсматриваемый случай съ тѣмъ случаемъ, когда страхователь, неувѣренный

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 563, п. 8.

[2]) Франц. торг. код. § 334 (le coût d'assurance); Англ. законъ 21 дек. 1906 (charges of insurance).

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 601.

въ страховщикѣ, заключаетъ съ другимъ страховщикомъ договоръ, по которому этотъ второй обезпечаваетъ страхователя на случай несостоятельности перваго. Но это два совершенно различныхъ случая.

9. Если страхователь страхуетъ цѣну перваго страхованія, то и страховщикъ можетъ обезпечить себя путемъ *перестрахованія,* т. е. перенесенія страха за принятый рискъ на другое лицо. Это допустимо по нашему законодательству [1]), какъ и по западнымъ, но при этомъ законодатель нашъ даетъ довольно своеобразную конструкцію, съ которою придется встрѣтиться въ дальнѣйшемъ.

II. Сообщеніе точныхъ свѣдѣній. Для того, чтобы страховой договоръ имѣлъ всѣ тѣ послѣдствія, на которыя разсчитывали контрагенты, необходимо, чтобы въ моментъ его заключенія была наличность нѣкоторыхъ условій, предполагаемыхъ закономъ. Страхователь долженъ доказать страховщику тотъ страховой интересъ, который побуждаетъ его къ заключенію договора, величину этого интереса, которою опредѣляется размѣръ обязанности, принимаемой на себя страховщикомъ; фактическія обстоятельства, которыми обусловливается высота падающаго на страховщика риска, и назначаемой по его расчетамъ преміи. Страхованіе предполагаетъ добросовѣстное отношеніе другъ къ другу со стороны обоихъ контрагентовъ. Это договоръ uberrimae fidei, какъ называетъ его новый англійскій законъ [2]).

Страхователь долженъ удостовѣрить, что въ моментъ заключенія договора у него имѣется страховой интересъ. Таково общее воззрѣніе континентальнаго права [3]). Англійскій законъ, напротивъ, прямо постановляетъ, что наличность страхового интереса требуется въ моментъ происшедшаго несчастія, хотя бы онъ и не существовалъ еще въ моментъ совершенія договора [4]). Изъ категорическаго заявленія нашего закона о томъ, что страхованіе почитается недѣйствительнымъ... когда кто отдаетъ на страхъ... что-либо ему не принадлежащее [5]), слѣдуетъ, что договоръ

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 601.

[2]) Англ. законъ 21 дек. 1906 § 17: insurance is uberrimae fidei, contract based upon the utmost good faith.

[3]) Также и по Гамбургскимъ правиламъ, § 155.

[4]) Англійскій законъ 21 дек. 1906 § 6.

[5]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 564.

будетъ недѣйствителенъ, если застрахована вещь, которая только впослѣдствіи будетъ принадлежать страхователю, а отсюда необходимо сдѣлать выводъ, что страховой интересъ долженъ быть въ моментъ заключенія договора.

Мало установить наличность страхового интереса. Необходимо еще, чтобы дѣйствительная цѣнность его не превышала указанной при заключеніи договора. Переоцѣнка страхового интереса можетъ произойти или умышленно по винѣ страхователя, или же неумышленно съ его стороны. Если кто-либо на страхъ „умышленно отдастъ въ цѣнѣ большей противу настоящей стоимости", и „будетъ доказано по суду, что сіе было сдѣлано съ какою-либо противозаконною цѣлью" [1]), то 1) страхованіе почитается недѣйствительнымъ, а 2) страхователь теряетъ страховую премію и подвергается наказанію какъ за подлогъ [2]). Отсюда слѣдуетъ, что при недоказанности умысла при переоцѣнкѣ, происшедшей безъ вины страхователя, напр. при застрахованіи купленнаго заглаза черезъ представителя, договоръ остается въ силѣ, хотя, конечно, страховщикъ не обязывается возмѣстить свыше дѣйствительнаго ущерба. Въ этой части договорныя условія могутъ пойти далѣе, и освобождать страховщика при всякой переоцѣнкѣ интереса, умышленной или неумышленной.

Законъ возлагаетъ на страхователя обязанность дать „обстоятельное показаніе объ отдаваемомъ на страхъ" [3]). Это не обязанность, вытекающая изъ заключаемаго договора, а условіе, опредѣляющее дѣйствительность заключаемаго договора. Страхователь долженъ представить точныя свѣдѣнія относительно существа, доброты, свойства, количества и качества товара или груза, либо существа и качества корабля или судна [4]). Всякое умышленное сообщеніе или умолчаніе, обнимаемыя нашимъ закономъ подъ словомъ „утайки", влекутъ за собой недѣйствительность договора, заключеннаго при такомъ условіи. Въ частности умолчаніе страхователя объ извѣстномъ ему обстоятельствѣ, что страхуемое судно или грузъ уже погибли, какъ обманъ, не создаетъ никакихъ договорныхъ обязанностей для страховщика, не лишая его, однако, полученной преміи. Но и стра-

---

1) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 564.
2) Уложеніе о наказаніяхъ, ст. 1195.
3) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 569.
4) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 564, п. 1.

ховщикъ, съ своей стороны, обязанъ проявить добросовѣстность, если желаетъ чтобы заключаемый договоръ имѣлъ юридическія послѣдствія. Получая отъ страхователя данныя, существенныя для предполагаемаго договора, онъ, въ свою очередь, долженъ, сообщить страхователю тѣ данныя, которыя могутъ имѣть вліяніе на заключеніе договора. Какъ примѣръ, нашъ законъ приводитъ тотъ случай, когда страховщикъ заключаетъ договоръ о страхованіи, зная о благополучномъ прибытіи судна на мѣсто назначенія. Такой договоръ также почитается недѣйствительнымъ, при чемъ страховщикъ обязывается возвратить полученную премію [1]).

Понятно, уничтожающее дѣйствіе невѣрныхъ сообщеній или умолчаній съ той и другой стороны можетъ быть принято только тогда, когда сообщеніе или умолчаніе касается существеннаго обстоятельства. Съ точки зрѣнія закона существеннымъ слѣдуетъ считать такое обстоятельство, „отъ коего зависѣло возвышеніе преміи". Продолжая мысль закона, мы должны признать существеннымъ и такое обстоятельство, отъ коего зависѣло бы рѣшеніе страховщика вступить въ договоръ. Примѣняя положеніе закона къ страхователю, мы должны сказать, что и онъ въ правѣ отступить отъ договора только тогда, когда страховщикъ умолчалъ объ обстоятельствѣ, рѣшающемъ вопросъ о заключеніи договора, какъ въ приведенномъ примѣрѣ—знаніе о благополучномъ прибытіи судна.

Къ числу обстоятельствъ, имѣющихъ существенное значеніе для силы договора, относится и двойное страхованіе. Если договоръ страхованія имѣетъ силу только при наличности страхового интереса, то, очевидно, страхуя имущество, уже застрахованное у другого страховщика отъ той же опасности, на то же время, въ предѣлахъ всего страхового интереса,—страхователь заключаетъ договоръ страхованія безъ страхового интереса. Двойное страхованіе можетъ явиться результатомъ умышленнаго умолчанія со стороны страхователя, или незнанія съ его стороны о другой сдѣлкѣ, заключенной его довѣреннымъ, или безъ полномочія въ его интересѣ, или же вслѣдствіе неумышленной переоцѣнки страхового интереса. Если кто, застраховавъ свое имущество у одного страховщика, заключитъ затѣмъ новый дого-

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 564, п. 2.

воръ съ другимъ страховщикомъ, скрывъ отъ него о первомъ договорѣ, покрывшемъ уже полностью интересъ, тотъ совершаетъ обманъ, который имѣетъ своимъ послѣдствіемъ недѣйствительность договора, сохраненіе преміи у страховщика и уголовное наказаніе. Когда одинъ и тотъ же предметъ неумышленно будетъ застрахованъ вдвойнѣ, то, по нашему законодательству [1]), первая страховка остается въ силѣ, а вторая уничтожается. Однако, второй страховщикъ можетъ удержать въ свою пользу полпроцента со всей застрахованной цѣнности, въ видѣ, очевидно, возмѣщенія дѣловыхъ расходовъ, такъ называемыхъ Geschäftsgebühr. При этомъ, если окажется, что первымъ договоромъ застрахованъ не весь грузъ (или не все судно), то страховщики, подписавшіе послѣдующіе договоры, отвѣтствуютъ только въ той суммѣ, которая причитается за грузъ (за судно) сверхъ опредѣленной въ первомъ страхованіи [2]). По Гамбургскимъ правиламъ, при неумышленномъ двойномъ страхованіи, договоры сохраняютъ свою силу въ порядкѣ ихъ заключенія въ предѣлахъ страхового интереса, а страховщики, отпадающіе отъ договора, сохраняютъ въ свою пользу часть полученной преміи въ качествѣ вознагражденія за дѣловые расходы [3]).

III. Страховой полисъ. Договоръ морского страхованія заключается, подобно другимъ консенсуальнымъ договорамъ, путемъ принятія и предложенія. Эти два волеизъявленія могутъ быть раздѣлены во времени и заключеніе договора можетъ произойти путемъ корреспонденціи [4]). Однако соглашеніе сторонъ, страхователя и страховщика, должно облечься въ письменную форму. Это воззрѣніе всѣхъ законодательствъ, которыя расходятся только въ томъ значеніи,

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 600.

[2]) Довольно точное воспроизведеніе Франц. торг. код. § 3591. Также рѣшался вопросъ въ Герм. торг. код. § 788 въ ред. 1897 года, но закономъ 30 мая 1908 года рѣшеніе измѣнено примѣнительно къ сухопутному страхованію (см. *Курсъ торговаго права*, т. II, стр. 400—401).

Иначе по Итал. торг. код. § 608, который предоставляетъ предъявить требованіе къ любому изъ нѣсколькихъ страховщиковъ въ предѣлахъ страхового интереса. Въ томъ же направленіи Англ. законъ 21 дек. 1906, § 32, п. 2а.

[3]) Гамбургскія правила, § 15. Теперь это положеніе стоитъ въ противорѣчіи съ § 788 Герм. торг. код. въ редакціи 30 мая 1908 года.

[4]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 1886, № 145 по д. Бернштейна.

какое они придаютъ требованію письменной формы. Съ точки зрѣнія англійскаго права письменная форма требуется ad solemnitatem, при чемъ законъ идетъ такъ далеко, что не признаетъ силы за полисомъ, не оплаченнымъ надлежаще гербовымъ сборомъ [1]). Во Франціи и Италіи письменная форма необходима ad probationem, т. е. устраняетъ свидѣтельскія доказательства, не обусловливая дѣйствительности сдѣлки [2]). Въ Германіи письменная форма не обязательна ни ad solemnitatem, ни ad probationem, но страховщикъ, по требованію страхователя, долженъ выдать послѣднему страховое свидѣтельство [3]). По нашему законодательству для договора морского страхованія установлена также письменная форма, что видно изъ наименованія акта полисомъ и указанія обязательнаго его содержанія [4]). Значеніе письменной формы, предписанной закономъ, въ виду отсутствія указаній на недѣйствительность сдѣлки при несоблюденіи законнаго требованія, сводится къ устраненію свидѣтельскихъ показаній [5]).

Актъ, удостовѣряющій существованіе страхового договора и называемый страховымъ полисомъ, „долженъ содержать въ себѣ“ указаніе тѣхъ условій, которыя перечислены въ законѣ. Значитъ ли это, что законъ взялъ на себя задачу перечислить существенныя для даннаго договора условія, или имѣлъ въ виду создать страховые реквизиты? Но представленію о реквизитахъ противорѣчитъ то, что, перечисливъ тѣ части, какія полисъ долженъ содержать, законъ указываетъ, что полисъ можетъ содержать „всѣ тѣ вообще обстоятельства или свѣдѣнія, кои страховщикъ признаетъ существенно нужными, и вообще всѣ условія, со взаимнаго

---

[1]) Таково постановленіе закона The Stamp Act 1891, которое не отмѣнено закономъ 21 дек. 1906. Согласно § 93, п. 1, договоръ Морского страхованія только тогда дѣйствителенъ, когда онъ облеченъ въ форму policy of sea insurance, а согласно § 95 no policy valid unless duly stamped.

[2]) Франц. торг. код. § 332 (исключеніе изъ общаго правила, что торговыя сдѣлки не нуждаются въ письменной формѣ); Итал. торг. код. § 605.

[3]) Герм. торг. код. § 784. Нѣкоторое несоотвѣтствіе съ § 3 закона 1908 года, о сухопутномъ страховомъ договорѣ, гдѣ слова „Auf dessen Verlangen“ пропущены, а наименованіе документа измѣнено: вмѣсто Polize введено Versicherungsschein.

[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 558, примѣчаніе и ст. 568.

[5]) Т. XVI ч. 1, Уставъ гражданскаго судопроизводства, ст. 409.

согласія договаривающихся сторонъ постановляемыя". Мало того, законъ не только допускаетъ дополненія, но, повидимому, предполагаетъ даже возможность измѣненій: „договоръ морского страхованія, по свойству его предметовъ, составляется на разныхъ условіяхъ, кои и помѣщаются въ полисѣ" [1]). Изъ всего этого слѣдуетъ сдѣлать заключеніе, что предложенное закономъ содержаніе полиса не имѣетъ обязательнаго значенія, и въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ необходимо взвѣсить, насколько полисъ дѣйствительно содержитъ въ себѣ всѣ существенные элементы договора морского страхованія.

Переходимъ къ разсмотрѣнію содержанія страхового полиса.

1. Полисъ долженъ указывать на *имена контрагентовъ*. Актъ не имѣетъ смысла, если въ полисѣ не обозначено, кто обязывается возмѣстить убытки, „кто принимаетъ на страхъ". Не столь существенно обозначеніе того, „кто на страхъ отдаетъ", т. е. страхователя. Въ нѣкоторыхъ странахъ допускаются полисы на предъявителя [2]), но нашъ законъ, требуя имени страхователя въ полисѣ, котораго онъ предполагаетъ всегда выгодопріобрѣтателемъ, устраняетъ тѣмъ выдачу полиса морского страхованія на предъявителя. Между тѣмъ въ нашу практику проникъ обычай, при страхованіи груза, означать лицо, имѣющее право на возмѣщеніе убытковъ, въ зависимости отъ права на товары, выраженіемъ „за счетъ кого слѣдуетъ", хотя въ сущности это форма бумаги на предъявителя [3]).

2. Столь же существеннымъ представляется, чтобы въ полисѣ былъ обозначенъ *предметъ страхованія*. Означеніе предмета опредѣляетъ страховой интересъ, оправдывающій сдѣлку. Мало указать, что страхуется пароходъ,—это только предметъ; чтобы сдѣлать его предметомъ страхованія, необходимо прибавить: „принадлежащій мнѣ", „находящійся въ арендѣ" и т. п. Съ точки зрѣнія предметовъ страхованія раз-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 567.

[2]) Напр., во Франціи, по крайней мѣрѣ таково мнѣніе Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. VI, стр. 277. Полисъ на предъявителя недопустимъ въ Англіи,—законъ 21 дек. 1906, § 23, п. 1 (name of the assured).

[3]) Pour le compte de qui il appartiendra, wen es angeht, per conto di chi spetta.

личаютъ страхованіе судна и связанныхъ съ нимъ интересовъ съ одной стороны, страхованіе груза и связанныхъ съ нимъ интересовъ съ другой. Индивидуальность страхуемаго судна опредѣляется присвоеннымъ ему наименованіемъ, напр. пароходъ „Св. Николай", а при распространенности имени, еще вмѣстимостью судна, родомъ судна, напр. пароходъ, бригъ, шкуна, и т. п., а также именемъ капитана. Чтобы послѣднимъ признакомъ не стѣснить права смѣны, прибавляютъ: „или кто другой вмѣсто него" [1]). Для опредѣленія степени риска, связаннаго съ страхуемымъ судномъ, можетъ имѣть значеніе, идетъ ли оно порожнимъ или нагруженнымъ, а во время войны, когда рискъ достигаетъ высшаго напряженія, еще и то, идетъ ли судно съ конвоемъ и подъ защитою или безъ нея [2]). При страхованіи груза цѣлямъ индивидуализаціи служитъ означеніе рода товара, количества, товарныхъ знаковъ, способа упаковки и, наконецъ, наименованіе судна, на которомъ грузъ отправленъ. Но случается, что грузоприниматель страхуетъ высланные на его имя товары, не зная, на какомъ суднѣ они идутъ. Такое страхованіе груза безъ наименованія судна извѣстно подъ именемъ „страхованіе in quovis". При большомъ количествѣ часто отправляемыхъ товаровъ, коммерсантъ обозначаетъ страхуемый грузъ временемъ, въ границахъ котораго страховщикъ обязывается принять на страхъ товары страхователя, разнаго рода и на разныхъ судахъ, съ тѣмъ, что ближайшее означеніе каждой отправляемой партіи будетъ сдѣлано на особыхъ листкахъ. Это такъ называемый „текущій полисъ" [3]).

3. Въ полисѣ должны быть указаны *морскія опасности*, противъ которыхъ производится застрахованіе. Полисъ долженъ содержать указаніе, какъ выражается законъ, противу всѣхъ опасностей, или противу нѣкоторыхъ, или съ исключеніемъ какихъ либо, принято на страхъ. Часто исключенія дѣлаются на случай неожиданнаго открытія военныхъ дѣйствій словами: „свободенъ отъ убытковъ, которые могутъ произойти отъ войны" [4]). Выраженіемъ „свободенъ отъ всякаго поврежденія" имѣется въ виду устранить отвѣтствен-

---

[1]) Ou tout autre pour lui.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 563, п. 1.
[3]) Police flottante, Floating policy.
[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 563, прим.

ность отъ порчи груза и отъ частичной пропажи [1]), съ сохраненіемъ отвѣтственности за полную гибель [2]). Въ виду сказаннаго ранѣе, слѣдуетъ признать за общее правило, что страховщикъ несетъ отвѣтственность за всѣ морскія несчастія, если въ полисѣ не установлено явно то или иное ограниченіе, или если не указаны опредѣленно тѣ опасности, за которыя только страховщикъ принимаетъ отвѣтственность [3]). Съ точки зрѣнія содержанія договора упущеніе въ полисѣ указанія на морскія опасности не создаетъ неопредѣленности въ юридическомъ отношеніи сторонъ, и потому существеннымъ моментомъ такое указаніе не можетъ быть признано, хотя оно и обычно.

4. Безусловно существеннымъ является *срокъ договора*, т. е. опредѣленіе того времени, на которое страховщикъ принимаетъ отвѣтственность, того времени, какъ выражается нашъ законъ, „съ котораго страхъ начинается и когда оканчивается“ [4]). Въ отношеніи срока слѣдуетъ различать страхованіе на извѣстное время и страхованіе на извѣстный рейсъ.

А. Страхованіе на извѣстное время можетъ быть также опредѣлено различнымъ образомъ. a) Можно установить точно день начала и конца страхованія, напр. съ 1 августа 1909 по 1 августа 1910 года, при чемъ обыкновенно начало и конецъ исчисляются къ 12 часамъ дня. b) Можно установить нѣкоторое количество времени, опредѣляемое недѣлями, чаще всего мѣсяцами отъ извѣстнаго дня, напр. на шесть мѣсяцевъ, считая отъ 1 августа 1909 года. Установленіе срока страхового договора указанными сейчасъ способами представляетъ нѣкоторыя неудобства для страхователя, потому что ему важно обезпечить себя на время до момента прибытія судна или выгрузки товаровъ, а между тѣмъ онъ не въ состояніи соразмѣрить въ точности время договора со временемъ тяготѣющей на его интересахъ опасности. Если онъ назначитъ слишкомъ короткій срокъ, онъ рискуетъ, что этотъ срокъ истечетъ ранѣе прибытія судна; если же судно прибудетъ ранѣе срока, страхователь напрасно уплачиваетъ премію за время, въ которое его интересъ никакому риску

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 592.

[2]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 28 марта 1872, по д. Милермана.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 573; Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 1899, № 466.

[4]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 568, п. 7.

не подвергается. Страхованіе на извѣстное время чаще всего примѣняется къ судамъ, которыя постоянно совершаютъ рейсы между различными пунктами, т. е. находятся въ постоянномъ движенiи и потому подвергаются постоянному риску. Въ отношенiи груза такой способъ практикуется чаще всего при генеральномъ или текущемъ полисѣ.

В. Указанныя неудобства страхованія на извѣстное время дѣлаютъ весьма распространеннымъ страхованіе на рейсъ, т. е. на извѣстный переходъ судна отъ одного мѣста къ другому, напр. изъ Одессы въ Марсель. Опредѣленность срока договора дается въ этомъ случаѣ точнымъ указаніемъ мѣста отправленія и мѣста назначенія. Кромѣ того необходимо условиться относительно пути, который будетъ избранъ капитаномъ при движенiи къ мѣсту назначенія, потому что одинъ путь можетъ быть длиннѣе другого, потому что при возможности заходить во всѣ промежуточные пункты и совершать многочисленныя сдѣлки по транспорту, рискъ страховщика значительно возросъ бы. Впрочемъ, слѣдуетъ замѣтить, что при современномъ пароходномъ сообщенiи путь устанавливается однообразный, такъ что стороны могутъ и не указывать его, предполагая обычный путь. Если же капитанъ уклонится съ условленнаго или обычнаго пути безъ крайней необходимости, договоръ страхованія можетъ быть расторгнутъ страховщикомъ съ сохраненіемъ въ его рукахъ преміи [1]. При страхованiи судна опасности рейса начинаются съ момента, когда онъ занятъ рейсомъ, т. е. грузится на данный рейсъ, и кончаются, когда онъ завершитъ рейсъ, т. е. сниметъ съ себя грузъ даннаго рейса. Если судно страхуется порожнее, то сила договора начинается съ момента отплытія и прекращается съ прибытіемъ [2]. Конечно, стороны могутъ и иначе опредѣлить крайніе моменты, напр. когда подниметъ якори и броситъ якори, когда отчалитъ и причалитъ. При страхованiи груза опасности рейса начинаются „съ того самаго часа, въ который тотъ товаръ свезенъ будетъ съ берега, и продолжается до того часа, когда будетъ выгруженъ на мѣсто назначенія“ [3]. Когда товаръ при нагрузкѣ подвозится на судно или при разгрузкѣ свозится

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, § 597.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 576; Герм. торг. код. § 823.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 575.

съ него при помощи лихтеровъ, то отвѣтственность страховщика продолжается, если нагрузка или выгрузка производится посредствомъ обычныхъ для данной мѣстности способовъ нагрузки и разгрузки. Разгрузка можетъ затянуться свыше времени, установленнаго договоромъ или требуемаго обычно для данной операціи. Страховщикъ въ правѣ не признать этого излишка, если не будетъ доказано, что со стороны капитана вины нѣтъ, и что онъ приложилъ все требуемое вниманіе для скорѣйшей разгрузки [1]).

5. Договоръ коммерческаго страхованія долженъ содержать указаніе, какая *страховая премія* назначается въ вознагражденіе страховщику за принимаемый имъ на себя рискъ [2]). Случайный пропускъ такого указанія не дѣлаетъ однако самый договоръ недѣйствительнымъ и не лишаетъ страховщика права на премію, потому что договоръ страхованія предполагается возмезднымъ и молчаніе сторонъ можетъ быть восполнено заведеннымъ порядкомъ. Страховая премія опредѣляется различно, или въ видѣ опредѣленной суммы (рѣдко), или въ видѣ опредѣленнаго процента съ страховой суммы или со страховой цѣнности, по времени или по рейсу. Когда премія исчисляется по времени, то она устанавливается или независимо отъ плаванія, напр. на годъ, или въ соотвѣтствіи съ нимъ, напр. понедѣльно, при чемъ премія считается по недѣлямъ, въ которыя судно совершало рейсъ. При назначеніи преміи по рейсу, продолжительность его не имѣетъ значенія, величина преміи не измѣняется отъ дѣйствительнаго времени, занятаго рейсомъ, если только удлиненіе не произошло по винѣ капитана или судохозяина.

6. Не имѣетъ существеннаго значенія, хотя и встрѣчается часто *страхуемая цѣнность* предмета. Конечно, она опредѣлится въ тотъ моментъ, когда придется выплачивать страховое вознагражденіе. Включеніе въ страховой полисъ страховой цѣнности можетъ имѣть то значеніе, что стороны условились относительно исходнаго пункта взаимныхъ претензій. Страхователь уже не обязанъ доказывать, какова была цѣнность погибшаго или поврежденнаго груза, — она предполагается равной той, какая опредѣлена въ полисѣ, хотя страхов-

---

[1]) Законъ въ ст. 577 Устава торговаго опредѣляетъ время нагрузки и разгрузки въ 21 день, за исключеніемъ громоздкихъ и тяжеловѣсныхъ предметовъ. Но полисы имѣютъ здѣсь рѣшающее значеніе.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 568, п. 9.

щикъ и не лишенъ права доказывать, что данная въ полисѣ оцѣнка преувеличена, и соотвѣтственно понизить предлагаемое вознагражденіе. Съ другой стороны страхователь, оцѣнивъ самъ страхуемую цѣнность, уже не можетъ, послѣ происшедшаго несчастія, требовать большаго. Въ зависимости отъ того, дана или нѣтъ въ полисѣ оцѣнка страхуемаго предмета, полисъ будетъ „таксированнымъ" или „открытымъ" [1]). Таксировано можетъ быть судно, таксированъ можетъ быть грузъ. Такса груза опредѣляется по покупной цѣнѣ въ мѣстѣ отправленія съ приложеніемъ расходовъ по нагрузкѣ, страхованію, или же по продажной цѣнѣ въ мѣстѣ назначенія, на какую разсчитываетъ страхователь, за вычетомъ, конечно, расходовъ по выгрузкѣ, фрахта, таможенныхъ пошлинъ. Въ первомъ случаѣ оцѣнка не устраняетъ возможности еще отдѣльнаго страхованія ожидаемой прибыли, во второмъ же случаѣ она поглощена уже таксой.

7. Страховое вознагражденіе должно опредѣлиться въ то время, когда произойдетъ несчастіе и выяснится размѣръ причиненныхъ убытковъ. Поэтому въ полисѣ нельзя указать заранѣе, сколько обязывается страховщикъ заплатить. Но возможно указать предѣлъ, свыше котораго страховщикъ отказывается платить. Такую цѣль имѣетъ указываемая въ полисѣ *страховая сумма*. Страховщикъ, операціи котораго, составляя обыкновенно промыселъ, подчиняются извѣстнымъ расчетамъ, нуждается въ предварительномъ опредѣленіи возможныхъ для него потерь. Страховая сумма имѣетъ своею цѣлью или опредѣлить крайній размѣръ обѣщаннаго вознагражденія, или пропорціональное удовлетвореніе въ соотвѣтствіи съ произведенной оцѣнкой. Это именно то, что законъ выражаетъ словами: „отдается ли корабль или грузъ въ полной мѣрѣ, или только въ опредѣленной части" [2]).

8. Англійское право даетъ весьма подробныя постановленія по поводу того элемента полиса, который называется *гарантіи* (warranties). Это есть заявленіе со стороны страхователя, которымъ онъ ручается, что извѣстное дѣйствіе будетъ выполнено, или, наоборотъ, не произойдетъ, или которымъ онъ утверждаетъ или отрицаетъ наличность извѣстныхъ обстоятельствъ [3]). Такія заявленія входятъ въ самое

[1]) Valued policy, unvalued policy; taxierte Police, offene Police.
[2]) T. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 568, п. 3.
[3]) Законъ 21 дек. 1906 года, § 33, п. 1.

ПОЛИСЪ

СѢВЕРНАГО СТРАХОВАГО ОБЩЕСТВА,

учрежд. 31 Мая 1872 г. и преобразов. по уставу, Высочайше утвержд. 5 Сент. 1879 г.

Застрахован. сумма. Р. *6650.* —

ОСНОВНЫЙ КАПИТАЛЪ ОБЩЕСТВА
1,200,000 Р.

№ Правленія *207436*

Премія Р. *19. 95 коп.*

СТРАХОВАНІЕ МОРСКОЕ.

№ Агентства *5.*

Агентство въ *Ростовѣ на Дону.*

На основаніи изложенныхъ въ семъ полисѣ (на оборотѣ) общихъ условій, Сѣверное Общество приняло на страхъ Г. *Петра Николаевича Серѣева*.........
за счетъ *его же* ....
нижепоименованный товаръ на *паровой баржѣ „Алмазъ"*.........
М. Прокофьева подъ управленіемъ капитана (шкипера) *М. Прокофьева*.....
на пути отъ *Ростова на Дону* до *Николаева* ....
антрацитъ въ трюмѣ баржи 35000 пудовъ ....
.........*по 14 копѣекъ* .... *Руб 4900.* —
.........*за фрахтъ 35000 пуд. по 5 копѣекъ за пудъ*......... „ *1750.* —

Итого Руб. 6650. —

Цѣнность вышеупомянутыхъ товаровъ объявлена страхователемъ въ *шесть тысячъ шестьсотъ пятьдесятъ рублей* ....
На страхъ Сѣвернаго Общества принята сумма *шесть тысячъ шестьсотъ пятьдесятъ рублей* ....

За товаръ въ трюмѣ, застрахов. въ суммѣ Р. *6650* преміи со 100 р. по *30* к. . . . . *19* р. *95* к.
За товаръ на палубѣ застрахов. въ суммѣ Р. — преміи со — р. по — к. . . . . — „ — „

Р. *19* р. *95* к.

Гербоваго сбора . . . . . — р. *80* к.
За полисъ . . . . *1* „ — „
Почтовыхъ расходовъ . . . — „ *50* „

ВСЕГО Р. *22* р. *25* к.

ЧЛЕНЫ ПРАВЛЕНІЯ {

За Директора-Распорядителя

Полисъ выданъ въ г. *Ростовѣ на Дону* 1899 г. *Іюня 26* дня *2* ч. по полудни.

Агентъ

Общая цѣнность вышеозначенныхъ товаровъ *шесть тысячъ шестьсотъ пятьдесятъ рублей* изъ которой желаю застраховать *шесть тысячъ шестьсотъ пятьдесятъ рублей*

При чемъ всякій могущій возникнуть по настоящему страхованію споръ долженъ быть разбираемъ по мѣсту нахожденія Правленія Общества, въ Москвѣ.

1	Названіе и родъ корабля или парохода, годъ постройки?	*Паровая баржа „Алмазъ".*
2	Имя и фамилія шкипера, владѣльца судна или фирмы пароходовладѣльца. Подъ какимъ флагомъ идетъ пароходъ или корабль?	*Матвѣй Прокофьевъ.*
3	Не будетъ ли на пути корабль или пароходъ заходить въ другіе порты для нагрузки и выгрузки товаровъ, и въ какіе?	*Нѣтъ.*
4	Предстоитъ ли во время пути перегрузка и гдѣ? Въ какія и чьи суда?	
5	Не находится ли на кораблѣ или пароходѣ, кромѣ предлагаемыхъ на страхъ товаровъ, еще другіе незастрахованные или застрахованные, и и гдѣ именно? Какіе? Кому принадлежатъ?	
6	Не застрахована ли нѣкоторая часть предлагаемаго на страхъ товара уже раньше, гдѣ именно, въ какой суммѣ?	*Нѣтъ.*
7	Подъ какимъ условіемъ застраховано?	*Отвѣчаю за морскіе убытки.*
8	При смѣшанныхъ страхованіяхъ отъ морскихъ портовъ до пристаней или мѣстъ, лежащихъ на сухомъ пути: а) Названіе и годъ постройки рѣчного судна? б) Кому судно принадлежитъ? в) Способъ движенія по сухому пути, т. е. желѣзною дорогою или на подводахъ? Если тѣмъ и другимъ способомъ, то на какомъ пути (между какими пунктами) по желѣзнымъ дорогамъ, и на какомъ—на подводахъ? г) Пунктъ перевалки съ морскаго пути на рѣчной или сухой и обратно?	

ОСОБЫЯ УСЛОВІЯ:

Для нагрузки, выгрузки и перегрузки Обществомъ опредѣляется десятидневный срокъ на каждое дѣйствіе, по истеченіи коего отвѣтственность Общества прекращается, возобновляясь съ отваломъ судна въ путь. На подвозныхъ судахъ Общество не отвѣтствуетъ.

Подробности погрузки каждаго судна отдѣльно:

Наименованіе и №№ судовъ.	Наименованіе помѣщенныхъ въ каждомъ суднѣ грузовъ.	Количество груза.	Общая стоимость груза.

Гор. *Ростовъ н/Дону 26 Іюня* 1899 года.

Подпись страхователя: *П. Серпевъ.*

содержаніе договора и должны непремѣнно оправдаться, независимо отъ того, существенны ли они для страхованія или нѣтъ, иначе сила договора падаетъ. Таковы гарантіи относительно провозоспособности судна (of seaworthiness of ship), но не груза [1]), гарантіи нейтральности судна или перевозимаго имъ груза (warranty of neutrality), гарантія законности предпринятаго плаванія, напр. рыбной ловли (warranty of legality). Этотъ видъ случайныхъ принадлежностей страхового полиса извѣстенъ и Гамбургскимъ правиламъ [2]).

9. При страхованіи груза нѣкоторая убыль по многимъ товарамъ должна быть отнесена къ свойствамъ товара. Чтобы обезпечить себя отъ обязанности возмѣщать за вредъ, который является естественнымъ, а не случайнымъ, страховщикъ даетъ часто въ самомъ полисѣ таблицу убыли разнаго рода товара въ процентахъ, до предѣла которой онъ слагаетъ съ себя отвѣтственность. Это такъ называемая *франшиза* (franchise). Освобожденіе за убыль груза по естественнымъ свойствамъ его устанавливаетъ и законъ, но въ страховомъ полисѣ, выражающемъ условія, на которыхъ стороны сошлись, должно быть мѣсто только для договорной франшизы. Предѣлы договорной франшизы не совпадаютъ съ законной: страховщикъ можетъ принять на себя отвѣтственность тамъ, гдѣ законъ его освобождаетъ, если это не противорѣчитъ принципу возмѣщенія ущерба, и, наоборотъ, сложить съ себя отвѣтственность тамъ, гдѣ законъ его обязываетъ, если только законъ не запрещаетъ ему такую оговорку, клонящуюся къ невыгодѣ страхователя.

10. Договоръ страхованія требуетъ, чтобы въ полисѣ было указано *время совершенія договора*. Необходимость даты выясняется изъ того, что a) только при существованіи ея можно опредѣлить, какой изъ нѣсколькихъ договоровъ при двойномъ страхованіи сохраняетъ свою силу, что, какъ уже было указано, обусловливается послѣдовательностью во времени ихъ заключенія. b) Дата нужна, чтобы опредѣлить, были ли извѣстны въ моментъ совершенія договора страховщику благополучный приходъ судна съ грузомъ, а страхователю его гибель, такъ какъ эти обстоятельства вліяютъ на дѣйствительность страхового договора.

---

[1]) Законъ 21 дек. 1906 года, § 40.
[2]) Гамбургскія общія правила, §§ 35—58.

IV. Страхованіе за чужой счетъ. Обезпеченіе чужихъ интересовъ путемъ страхованія можетъ быть достигнуто тѣмъ, что одно лицо выступаетъ въ качествѣ представителя другого и заключаетъ сдѣлку отъ имени этого послѣдняго, такъ что права по этой сдѣлкѣ пріобрѣтаются непосредственно этимъ лицомъ. Это именно законъ и имѣетъ въ виду, когда говоритъ, что договоръ морского страхованія заключается между страхователемъ и страховщикомъ или ихъ уполномоченными [1]). Но страхованіе въ чужомъ интересѣ можетъ быть выполнено еще такъ, что лицо, заключающее сдѣлку, выступаетъ передъ страховщикомъ самостоятельнымъ страхователемъ, не представивъ того, чьи интересы онъ хочетъ обезпечить и на кого онъ предполагаетъ перенести издержки по произведенному страхованію. Этотъ случай, когда договоръ морского страхованія заключается между страхователемъ и страховщикомъ чрезъ посредство агентовъ и комиссіонеровъ [2]). Здѣсь мы имѣемъ передъ собой страхованіе за чужой счетъ.

Такое страхованіе встрѣчается особенно нерѣдко въ транспортномъ страхованіи и въ частности въ морскомъ страхованіи, гдѣ страхуютъ чужой грузъ при его отправленіи комиссіонеры, спедиторы, агенты и т. п. Контрагентомъ страховщика является тотъ, кто отдаетъ ему на страхъ чужой интересъ, а потому это онъ—страхователь. Слѣдовательно онъ, и только онъ, отвѣчаетъ за взносъ преміи. Но управомоченнымъ по такой сдѣлкѣ онъ не можетъ быть, потому что у него нѣтъ того интереса, нарушеніе котораго давало бы право на возмѣщеніе ущерба. Поэтому права по такой сдѣлкѣ можетъ пріобрѣсти только тотъ, въ чьемъ интересѣ заключена была сдѣлка. Но такъ какъ страховщикъ выдаетъ страховой полисъ только своему контрагенту, и такъ какъ въ то же время онъ обязывается къ возмѣщенію лишь подъ условіемъ предъявленія ему полиса, то фактически третье лицо, въ чьемъ интересѣ заключено страхованіе, не въ состояніи осуществить свои права безъ согласія страхователя. Однако юридически возможность удерживать въ своихъ рукахъ полисъ и тѣмъ препятствовать осуществленію правъ страхователь можетъ только, если ему это предоставлено по за-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 566.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 566.

кону, какъ это сдѣлано, напр., въ Германскомъ торговомъ кодексѣ [1]). У насъ же третье лицо въ правѣ требовать отъ страхователя выдачи ему полиса [2]).

Въ основаніи такого страхованія за чужой счетъ можетъ лежать порученіе, данное страхователю тѣмъ лицомъ, за счетъ котораго онъ страхуетъ и которое по отдаленности отъ мѣста заключенія сдѣлки не въ состояніи само охранить свои интересы. Это порученіе можетъ быть дано явно и спеціально, оно можетъ быть выведено изъ всѣхъ обстоятельствъ дѣла. Страхованіе могло быть заключено и безъ порученія, въ увѣренности, что застрахованное лицо не откажется принять сдѣлку за свой счетъ, какъ обезпечивающее его интересы. Но этимъ опредѣляется отношеніе между страхователемъ и тѣмъ, за чей счетъ производится страхованіе, страховщика же оно не касается. Передъ нимъ, страховщикомъ, обязаннымъ является страхователь, а онъ, страховщикъ, обязанъ передъ третьимъ лицомъ, если у того окажется предположенный страховой интересъ. Третье лицо можетъ даже остаться неизвѣстнымъ страховщику при заключеніи сдѣлки. Управомоченнымъ по страхованію является тотъ, кто окажется въ моментъ несчастія носителемъ предположеннаго интереса. Это полисъ, составленный за счетъ „кого слѣдуетъ“, напр. каждаго, кому будетъ принадлежать право на застрахованные товары, которые находятся въ пути.

Можно ли разсматривать такую сдѣлку, какъ комиссіонную? Взглядъ довольно распространенный [3]). Но такой конструкціи противорѣчитъ то, что комиссіонное отношеніе устанавливается только по порученію, тогда какъ страхованіе за чужой счетъ возможно и безъ порученія. Комиссіонеръ пріобрѣтаетъ по сдѣлкѣ права въ своемъ лицѣ и только потомъ переноситъ ихъ на коммитента, тогда какъ при страхованіи за чужой счетъ страхователь не пріобрѣтаетъ и не можетъ лично пріобрѣсти правъ по заключенной имъ сдѣлкѣ. Поэтому страхованіе за чужой счетъ слѣдуетъ разсматривать

---

[1]) Герм. торг. код. §§ 886 и 887, въ редакціи 30 мая 1908 года.

[2]) По Гамбургскимъ правиламъ (§ 150) полисъ является въ рукахъ страхователя обезпеченіемъ его расходовъ по страхованію, по уплатѣ преміи, или маклерскаго куртажа. Но такой результатъ не можетъ быть достигнутъ силою договора,—онъ опирается только на законъ.

[3]) Во Франціи Lyon-Caen и Renault, *Traité de droit commercial*, т. VI, стр. 259—261.

какъ договоръ въ пользу третьяго лица: договоръ заключается однимъ, права пріобрѣтаются другимъ, и при томъ въ зависимости отъ изъявленнаго имъ согласія.

Законъ нашъ указываетъ также на совершеніе договора морского страхованія чрезъ посредство маклеровъ [1]. Для этой цѣли въ портовыхъ городахъ имѣется особый разрядъ маклеровъ — маклеры морского страхованія [2]. Страхованіе, заключаемое при посредствѣ маклеровъ, совершенно не совпадаетъ со страхованіемъ, заключаемымъ за чужой счетъ, хотя нашъ законъ склоненъ сблизить эти два вида посредничества. Маклеры морского страхованія выполняютъ двѣ функціи: 1) они являются посредниками между страхователями и страховщиками, и 2) они составляютъ полисы и удостовѣряютъ подлинность подписей. Страхователи за чужой счетъ не посредники, а контрагенты, и, какъ лица, не облеченныя должностнымъ званіемъ, ничего удостовѣрять не могутъ. По мѣрѣ сосредоточенія операцій по морскому страхованію въ рукахъ крупныхъ страховыхъ обществъ, располагающихъ агентурною сѣтью, посредничество маклеровъ все болѣе выходитъ изъ употребленія.

§ 173. Обязанности страхователя.

Литература. См. § 171.

I. Платежъ преміи. Какъ и въ сухопутномъ страхованіи, такъ и въ морскомъ главное вниманіе сосредоточивается на обязанностяхъ страховщика. Получается у нѣкоторыхъ даже представленіе объ односторонности страхового договора. Но въ дѣйствительности изъ договора и для страхователя возникаютъ нѣкоторыя обязанности.

На обязанности страхователя прежде всего и главнымъ образомъ лежитъ своевременный платежъ преміи, какъ цѣны того обезпеченія, которое онъ пріобрѣтаетъ по договору. Конечно, объ эквивалентности здѣсь рѣчи не можетъ быть, потому что страхованіе не мѣновой договоръ. Въ прежнее

---

[1] Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 566.

[2] Они имѣются во Франціи, courtiers d'assurances maritimes, и у насъ. Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 692.

время платежъ преміи производился при самомъ заключеніи договора, прежде всего (primo), откуда и самое названіе. Но въ настоящее время, при правильной организаціи страховыхъ предпріятій и при взаимной ихъ конкуренціи кредитованіе преміи явленіе весьма частое. Разсрочка и отсрочка взноса преміи допускается особенно въ морскомъ страхованіи, когда страхователями являются также хорошо организованные и хорошо извѣстные предприниматели въ дѣлѣ транспорта. При страхованіи на опредѣленное время промежутокъ раздѣляется на страховые періоды, изъ которыхъ каждому соотвѣтствуетъ опредѣленный взносъ. При страхованіи на рейсъ взносъ преміи допускается по окончаніи плаванія, а иногда раздѣляется—часть вносится при отправленіи и часть при прибытіи.

Въ нашемъ законодательствѣ существуетъ постановленіе, способное возбудить сомнѣніе въ возможности кредитованія. „Корабль или судно, товаръ или грузъ не состоятъ на отвѣтственности страховщика, пока вся плата за пріемъ на страхъ, или часть оной, по условіямъ полиса, не получена страховщикомъ и не сдѣлано о томъ росписки на полисѣ“ [1]). Законъ признаетъ возможность разсрочки, но какъ будто отвергаетъ допустимость отсрочки. Однако, не слѣдуетъ дѣлать вывода, будто законъ ставитъ непремѣннымъ условіемъ страхового договора немедленный платежъ преміи, хотя бы частный, и придаетъ договору морского страхованія реальный характеръ. Постановленіе закона слѣдуетъ понимать въ томъ смыслѣ, что отвѣтственность страховщика не начинается, если не внесена премія, полностью или частью, когда сила договора была обусловлена предварительнымъ взносомъ преміи.

Конечно, законодателю не приходится обезпечивать интересы страхового предпріятія по своевременному взносу преміи, потому что оно въ покровительствѣ не нуждаются. Однако, исходя изъ наблюденія того, что чаще всего происходитъ, законодательства правильно поступаютъ, когда, за отсутствіемъ условія объ отсрочкѣ или разсрочки преміи, предполагаютъ немедленный взносъ преміи при самомъ заключеніи договора [2]).

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 574.

[2]) Англ. закон. 21 дек. 1906, § 52; Герм. торг. код. § 812.

Относительно преміи, вносимой полностью при заключеніи договора, или перваго взноса разсроченной преміи не возникаетъ вопроса, гдѣ долженъ платить страхователь. Но вопросъ этотъ выдвигается, какъ только взносы становятся періодическими. Обязанъ ли самъ страхователь доставить причитающійся съ него взносъ, или же въ правѣ ожидать, пока за взносомъ не явится самъ страховщикъ въ лицѣ своихъ агентовъ? Важность этого вопроса обнаруживается изъ того, что пропускъ взноса можетъ повлечь прекращеніе силы договора. Если страхователю было обѣщано, что за взносами будутъ приходить, или если такой порядокъ давно установился въ отношеніяхъ между этимъ страхователемъ и страховщикомъ, — то просрочки со стороны страхователя нѣтъ, когда онъ не доставляетъ самъ преміи, а ожидаетъ прихода за ней. Внѣ этого обстоятельства страхователь обязанъ самъ позаботиться о своевременномъ взносѣ денегъ въ кассу страховщика.

Условленная при заключеніи сдѣлки высота преміи должна оставаться неизмѣнной въ теченіе всего срока договора, несмотря на перемѣну обстоятельствъ, поднимающихъ или опускающихъ степень риска.

Нѣкоторыя законодательства допускаютъ возвышеніе преміи въ случаѣ неожиданно разразившейся войны. При такомъ рѣзкомъ повышеніи риска, не предусмотрѣнномъ при заключеніи договора, страховщикъ въ правѣ просить судъ о возвышеніи преміи примѣнительно къ степени возросшаго риска[1]). Но при молчаніи нашего законодательства пробѣлъ въ полисѣ по этому вопросу долженъ быть толкуемъ въ томъ смыслѣ, что страховщикъ отвѣчаетъ и за военныя опасности. Наши страховыя общества обыкновенно предпочитаютъ устранить спорность вопроса, внеся въ полисъ полное освобожденіе отъ отвѣтственности въ случаѣ открывшихся военныхъ дѣйствій.

Съ другой стороны премія, условленная въ договорѣ, не должна бы уменьшаться до окончанія договора. Нельзя считать уменьшеніемъ преміи тотъ случай, когда страхователь, оказавшійся, помимо злого умысла, дважды застрахованнымъ, предлагаетъ своимъ страховщикамъ соотвѣтственную разверстку застрахованной цѣнности[2]). Но наше законодатель-

[1]) Франц. торг. код. § 343; Итал. торг. код. § 610.

[2]) Герм. торг. код. § 786 въ ред. 1908 года.

ство допускаетъ уменьшеніе преміи въ нѣкоторыхъ случаяхъ [1]).

1. Когда страхованіе было заключено „туда и обратно“, а между тѣмъ обратный рейсъ не состоялся, или, хотя судно и возвратилось, но безъ груза, или даже грузъ былъ неполный, — страхователь въ правѣ требовать возвращенія части преміи, по согласію страхователя со страховщикомъ, а при несогласіи—по опредѣленію суда.

2. Когда судно или грузъ застрахованы были до разныхъ мѣстъ и до каждаго мѣста опредѣлена была особая премія, а между тѣмъ судно пойдетъ только въ нѣкоторыя изъ предусмотрѣнныхъ договоромъ мѣстъ, то и въ этомъ случаѣ страхователь въ правѣ, на тѣхъ же основаніяхъ, требовать соотвѣтственнаго уменьшенія причитающейся съ него преміи или возвращенія части, уже уплаченной имъ.

3. Законъ идетъ еще дальше въ своемъ снисхожденіи къ страхователю. Если первоначальный путь, намѣченный въ договорѣ, сокращенъ, то, при исполненіи прочихъ условій, страхованіе остается въ своей силѣ. Но тутъ же законъ присоединяетъ, что если страхователь, по вступленіи договора въ силу, потребуетъ „уничтоженія полиса“, то сохраняетъ право на соотвѣтственное уменьшеніе преміи. Такимъ образомъ, выгрузивъ товаръ въ портѣ, не доходя до первоначальнаго мѣста назначенія, страхователь можетъ своею одностороннею волею сократить расходы по страхованію. Это постановленіе не можетъ быть оправдано—оно не согласуется съ общими договорными началами. И въ то же время характеръ постановленія едва ли допускаетъ устраненіе его договорнымъ условіемъ.

II. Сообщеніе свѣдѣній. Помимо тѣхъ свѣдѣній, которыя были даны страхователемъ при заключеніи договора, и которыми обусловливалось возникновеніе договора, отъ страхователя ожидается добросовѣстное доставленіе страховщику свѣдѣній, которыми обусловливается поддержаніе силы возникшаго договора. Это могутъ быть данныя фактическаго или юридическаго характера.

А. Въ прежнее время вышедшее изъ порта судно оставалось внѣ наблюденія страхователя, и потому отъ него нельзя было ожидать сообщенія какихъ-нибудь свѣдѣній

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 597.

фактическаго характера, касающихся происшедшихъ измѣненій. Но въ настоящее время судохозяинъ держитъ судно и грузъ все время подъ своимъ наблюденіемъ и, посредствомъ телеграммъ, получаетъ донесенія отъ капитана о всѣхъ фактахъ плаванія. Если въ этихъ сообщеніяхъ имѣются данныя, способныя вліять на степень риска, лежащаго на страховщикѣ, они должны быть ему сообщены. Напр., товары, отправленные на одномъ суднѣ, въ томъ или другомъ портѣ перегружаются на другое судно; или смѣняется по болѣзни капитанъ, указанный въ полисѣ. Факты другого рода, обязательно сообщаемые страховщику,—это тѣ несчастныя событія, въ зависимость отъ наступленія которыхъ поставлено обязательство страховщика. Когда страхователь судна или груза получитъ увѣдомленіе о крушеніи, гибели, сожженіи, потопленіи или истребленіи ихъ, онъ обязанъ сообщить о томъ страховщику не позже, какъ черезъ три дня, если иной срокъ не установленъ договоромъ [1]).

В. Данныя юридическаго характера, сообщеніе которыхъ обязательно для страхователя, состоятъ въ возможномъ перемѣщеніи страхового интереса. Мы уже видѣли, что полисъ можетъ быть составленъ за счетъ кого слѣдуетъ, и соотвѣтственно переходу того груза, который составилъ предметъ страхованія, отъ страхователя къ другому лицу переходитъ и право на страховое вознагражденіе за несчастный случай. Другой вопросъ, можетъ ли право по страховому договору, установленное по сдѣлкѣ въ пользу опредѣленнаго лица, перейти къ другому лицу, вмѣстѣ съ переходомъ правъ на предметъ страхованія?

Въ нашемъ законодательствѣ указано, что полисъ можетъ быть передаваемъ страхователемъ изъ рукъ въ руки, съ надлежащими надписями, а страховщикъ обязанъ платить только предъявителю полиса [2]). Закономъ устанавливается a) передаваемость полиса, b) форма передачи. Но законъ умалчиваетъ о рядѣ весьма важныхъ моментовъ.

Если полисъ по закону обладаетъ свойствомъ передаваемости, то можетъ ли это свойство быть устранено по взаимному соглашенію? Принимая въ соображеніе, что стороны въ правѣ вносить въ договоръ всякія условія, законамъ не

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 578. Тотъ же срокъ Итал. торг. код. § 627.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 571.

противныя [1]), что передаваемость можетъ считаться свойствомъ устранимымъ по обоюдному согласію, потому что третьи лица не могутъ пострадать отъ оговорки, выступающей изъ самаго полиса,—слѣдуетъ придти къ заключенію, что нѣтъ препятствій къ тому, чтобы исключить по соглашенію изъ полиса право страхователя передавать его по надписи.

Второй вопросъ, возбуждаемый закономъ, состоитъ въ томъ, при какихъ условіяхъ допустима передача полиса, возможна ли она независимо отъ перемѣщенія страхового интереса, или же она обусловливается переходомъ страхового интереса? Если принять въ соображеніе, что право требованія по страховому полису основывается, по существу и въ размѣрѣ, наличностью пострадавшаго интереса, что безъ интереса нѣтъ страхованія, то нельзя не придти къ выводу, что передача страхового полиса имѣетъ силу лишь тогда, если она сопровождается перемѣщеніемъ страхового интереса, напр., при переходѣ права собственности на предметъ страхованія. Внѣ этого условія передача полиса не имѣетъ почвы, и новый обладатель его никакихъ правъ въ отношеніи страховщика не пріобрѣтаетъ. Иначе обстоитъ дѣло, когда несчастіе уже произошло и передача полиса превращается въ передачу права на полученіе опредѣленной или опредѣлимой суммы денегъ.

Вопросъ можетъ быть поставленъ съ другой стороны. Перемѣщеніе страхового интереса, напр. при продажѣ судна или груза, сопровождается ли переходомъ правъ по страхованію съ продавца на собственника? Въ Германіи этотъ вопросъ рѣшается силою законодательнаго постановленія „если застрахованная вещь отчуждается застрахованнымъ лицомъ, то пріобрѣтатель становится на мѣсто отчуждателя на то время, когда онъ будетъ собственникомъ, и вступаетъ во всѣ права и обязанности, вытекающія изъ страхового отношенія“ [2]). Такого постановленія въ нашемъ законодательствѣ не имѣется, и потому, съ догматической точки зрѣнія, приходится признать, что перемѣщеніе страхового интереса равносильно его потерѣ, а потому влечетъ за собой прекращеніе страхового договора.

---

[1]) Т. X ч. 1, ст. 1530, т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 567.

[2]) Герм. торг. код. § 899, въ ред. 1908 года.

Если страховой полисъ обладаетъ свойствомъ передаваемости и потому переносится по надписи вмѣстѣ съ перемѣщеніемъ интереса, то возникаетъ новый вопросъ. Переносится ли на новаго обладателя полиса и основная обязанность страхователя — платить премію? Къ кому долженъ обращаться страховщикъ при наступленіи срока періодическаго взноса, если по договору или по заведенному порядку онъ самъ вынужденъ явиться за взносомъ, къ страхователю или къ новому держателю полиса? Контрагентомъ страховщика по страховому договору оказывается только страхователь. Это онъ принялъ на себя обязанности въ отношеніи страховщика, и потому только отъ него можетъ послѣдній требовать причитающейся ему преміи.

Наконецъ, послѣдній вопросъ—формы передачи. Законъ нашъ говоритъ о передачѣ съ надлежащею надписью, „а потому страховщикъ обязанъ платить только предъявителю полиса". Слѣдуетъ ли отсюда, что передача можетъ быть сдѣлана и по бланковой надписи? Такой выводъ сдѣлала наша судебная практика, признавшая, что полисъ морского страхованія, какъ и всякая иная предъявительная бумага, можетъ быть передаваемъ и по бланковой надписи [1]). Но изъ словъ закона „страховщикъ обязанъ платить только предъявителю полиса" вовсе не слѣдуетъ, что полисъ есть „предъявительная бумага", а вытекаетъ только то, что страховщикъ обязанъ платить тому, кто предъявитъ полисъ, если, само собою разумѣется, изъ полиса обнаруживается, что документъ перешелъ къ предъявителю по „надлежащей надписи". Допущеніе бланковыхъ надписей требуетъ прямого указанія закона, чего въ нашемъ законодательствѣ не имѣется.

III. Мѣры заботливости. Страхователь, въ лицѣ своихъ агентовъ, капитана и морского экипажа, обязанъ проявлять въ отношеніи застрахованнаго судна то самое вниманіе, какое было бы проявлено, если бы страхованія не было. Конечно, если страхователь обезпечиваетъ себя и отъ неосторожности или небрежности всѣхъ лицъ, которымъ вручено его судно, онъ не лишается права на страховое вознагражденіе, хотя бы несчастіе было вызвано недостаткомъ вниманія со стороны агентовъ. При страхованіи груза

---

[1]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 23 января 1897, № 47 по дѣлу Меллеръ Линкъ и К°.

вопроса нѣтъ, потому что грузъ выбываетъ совершенно изъ наблюденія страхователя, а судовые агенты не замѣняютъ его, и ихъ невниманіе не имѣетъ значенія для оцѣнки его поведенія.

Заботливость страхователя не должна ограничиваться тѣмъ, чтобы стараться не вызвать несчастнаго случая. Она должна идти далѣе, и страхователь обязанъ проявить вниманіе къ тому, чтобы вредъ, причиненный несчастнымъ событіемъ, имѣлъ наименѣе гибельныя послѣдствія. Поэтому на немъ лежитъ задача принять всѣ мѣры къ спасенію судна или груза. Когда судно сѣло на камень и капитанъ уклонился отъ помощи, предложенной проходящимъ пароходомъ, вслѣдствіе чего судно, расшатанное вѣтромъ и волнами, пошло ко дну, страховщикъ въ правѣ усмотрѣть въ такихъ дѣйствіяхъ уклоненіе отъ принятія надлежащихъ мѣръ. Между тѣмъ законъ поощряетъ капитана и морской экипажъ къ дѣятельной поддержкѣ интересовъ страховщика. „Когда застрахованный корабль подвергнется крушенію или гибели, и корабельщикъ, корабельные служители и водоходцы, по долгу своему, окажутъ стараніе къ спасенію, то имѣютъ право требовать за сіе награды отъ страховщика [1]).

§ 174. Обязанности страховщика.

Литература. См. § 171. Dero, *Du délaissement en matière d'assurance maritime,* 1898.

I. Условія отвѣтственности. Центръ тяжести страхового договора заключается въ обязанности страховщика возмѣстить убытки, понесенные страхователемъ отъ предусмотрѣннаго договоромъ событія.

Такъ какъ обязанность страховщика обусловлена случайностью несчастнаго событія, то страховщикъ не обязанъ возмѣщать вредъ, причиненный собственною виною страхователя. Это положеніе не возбуждаетъ сомнѣнія, когда событіе вызывается умышленно страхователемъ, хотя по обстоятельствамъ морского страхованія злому умыслу страхователя нѣтъ большого примѣненія. Вопросъ становится сомнитель-

1) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 604.

нѣе, когда событіе вызвано неосторожностью страхователя. Весьма часто неосторожность соединяется со случайностью и тогда нѣтъ основанія отрицать отвѣтственность страховщика. Если вредъ причиненъ всецѣло неосторожностью, безъ примѣси случайности, то слѣдуетъ признать страховщика свободнымъ отъ отвѣтственности [1]. Наиболѣе частымъ случаемъ причиненія убытковъ виною страхователя будетъ тотъ, когда самъ страхователь является въ то же время капитаномъ застрахованнаго судна. Вина страхователя груза можетъ выразиться въ ненадлежащей укупоркѣ или укладкѣ, въ непрочности сосудовъ, въ коихъ грузъ содержался [2]. Если признать, что страховщикъ не отвѣтственъ за убытки, вызванные виною страхователя въ силу закона, то нельзя ли допустить отвѣтственности его въ силу договора? Такія соглашенія въ страхованіи отъ огня составляютъ обычное явленіе и нѣтъ основанія не допустить соглашенія этого рода и въ морскомъ страхованіи.

Существуетъ ли отвѣтственность страховщика въ томъ случаѣ, когда вредъ причиняется дѣйствіями капитана или кого-либо изъ лицъ морского экипажа? Законъ нашъ постановляетъ, примѣнительно къ частному случаю, что при такихъ условіяхъ страховое общество имѣетъ право не платить [3]. Вопросъ этотъ разрѣшается европейскими законодательствами далеко не одинаково. По французскому праву страховщикъ не отвѣчаетъ за убытки, причиненные дѣйствіями капитана и лицъ экипажа, извѣстныхъ подъ именемъ barraterie de patron [4], если противоположное не установлено договоромъ? Въ Англіи, наоборотъ, страховщикъ отвѣчаетъ за вредъ, причиненный barratry of master, если противоположное не установлено договоромъ [5]. Но англійское понятіе о barratry не соотвѣтствуетъ французскому понятію о barraterie: французы подъ этимъ терминомъ понимаютъ всякую вину капитана или служащихъ, тогда какъ англичане только вину умышленную [6]. Германское законодательство возла-

---

[1] Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 588.

[2] Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 590, п. 8.

[3] Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 589.

[4] Фран. торг. код. § 359; Итал. торг. код. § 638.

[5] Англ. законъ 21 дек. 1906, 55, п. 2,a.

[6] Англ. законъ 21 дек. 1906, приложеніе: Rules for Construction of Policy, слово barratry.

гаетъ на страховщика отвѣтственность за нечестность и неосторожность капитана и лицъ морского экипажа, насколько дѣйствія ихъ причиняютъ вредъ предмету страхованія [1]). Иначе еще подходитъ къ вопросу голландское законодательство, которое обязываетъ страховщика возмѣстить вредъ, причиненный виною капитана, кромѣ вреда, причиненнаго судну умышленными дѣйствіями его [2]).

Возвращаясь къ русскому законодательству, мы должны признать, что текстъ закона не даетъ намъ основанія различать вредъ, причиненный виною капитана судну и грузу, хотя нельзя не признать несправедливости положенія, въ силу котораго страхователь груза не обезпечивается на случай вредныхъ дѣйствій совершенно посторонняго для него человѣка, въ выборѣ котораго онъ не участвовалъ, дѣйствія котораго являются для страхователя такъ же случайными, какъ вліяніе силъ природы. Правда, законъ не ставитъ препятствій къ противоположнымъ соглашеніямъ, допускаетъ въ договорѣ условіе, въ силу котораго страховщикъ принимаетъ на себя отвѣтственность и за убытки, происшедшіе отъ небреженія, но не умысла, капитана или служителей [3]).

На страховщикѣ не лежитъ обязанность возмѣщать убытки, вызванные естественными свойствами предметовъ страхованія. Подъ именемъ естественныхъ свойствъ слѣдуетъ понимать такія свойства, которыя сами собою, независимо отъ всякой случайности, способны привести къ болѣе или менѣе быстрому разрушенію присущей предмету цѣнности. Судно съ теченіемъ времени, какъ говорятъ, изнашивается, жидкости подвергаются усышкѣ, утечкѣ, фрукты поддаются броженію, хлопокъ самовозгорается и т. д.

Въ виду естественныхъ свойствъ законъ освобождаетъ страховщика отъ отвѣтственности за убытки изъ-за поврежденія судна, происшедшіе отъ обыкновеннаго его употребленія, когда застрахованный корабль „придетъ въ ветхость, и никакіе несчастные случаи не были тому причиною“ [4]), когда парусы, отъ обыкновеннаго ихъ употребленія, или отъ сильнаго вѣтра, порвутся или разорвутся, и хотя бы вслѣдствіе сего необходимо было рубить перерванный или сломанный

---

1) Герм. торг. код. § 820, п. 6.
2) Schelmerij van den schipper, Голл. торг. код. §§ 637 и 640.
3) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 589.
4) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 590, п. 2, 3, 4.

предметъ. Страховщикъ не отвѣчаетъ за обшивки деревянную, которая служила болѣе пяти, и мѣдную, когда она служила болѣе шести лѣтъ. Въ сущности приведенныя детали законнаго постановленія, разсчитанныя на совершенно иную морскую технику, едва ли могутъ имѣть значеніе въ настоящее время. Въ силѣ остается только общій принципъ, который можетъ служить руководителемъ при страхованіи какъ паруснаго, такъ и парового судна.

По тѣмъ же основаніямъ страховщикъ освобождается отъ принятой на себя по договору обязанности, если поврежденіе произойдетъ отъ физическихъ или химическихъ свойствъ груза. Законъ предоставляетъ прежде всего договору опредѣлить норму гибели или поврежденія товаровъ, которая можетъ быть приписана естественнымъ свойствамъ груза. За предѣлами договорной франшизы открывается законная франшиза, которую законъ опредѣляетъ весьма льготно для страховщика. Если для жидкостей и для вещей ломкихъ, или сыпучихъ, не помѣщено въ полисѣ особыхъ условій, то десять процентовъ почитаются обыкновенною утечкою (лекажемъ), или усышкою, или ломомъ, или раструскою, и за нихъ страховщикъ не обязанъ платить [1]). Такая договорная или законная франшиза создаетъ сама по себѣ опасность. Представимъ себѣ, что перевозится 100 боченковъ рому. Если капитанъ сдаетъ только 90, то страховыхъ убытковъ нѣтъ. Это заставляетъ грузоотправителей раздѣлять свой грузъ на части, напр. на 10 мѣстъ, такъ чтобы франшиза опредѣлялась по каждому мѣсту отдѣльно. Казалось бы за предѣлами франшизы не можетъ быть никакого сомнѣнія въ отвѣтственности страховщика, а между тѣмъ законъ вызываетъ сомнѣнія. „Когда же утечка, усышка, ломъ или раструска превышаютъ 10%, то отъ страховщика можно требовать платежа за поврежденіе остальной части только въ слѣдующихъ случаяхъ: 1) при крушеніи корабля; 2) когда необходимо было выгрузить товаръ изъ корабля, который вслѣдствіе несчастія долженъ былъ зайти въ другой портъ для починки; 3) когда убытки, происшедшіе отъ войны, состоятъ на отвѣтственности страховщика, а корабль, взятый въ плѣнъ, былъ задержанъ въ ономъ болѣе 2 мѣсяцевъ“ [2]).

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 593.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 593.

Отсюда слѣдовала бы полная необезпеченность страхователя. Это положеніе измѣняется въ полисахъ къ выгодѣ страхователя, обезпечивая ему возмѣщеніе, какъ только убытки превзойдутъ предѣльную норму [1]). Франшиза договорная или законная, возбуждаетъ еще одинъ вопросъ: когда убытки переходятъ норму, отвѣчаетъ ли страховщикъ за весь убытокъ или только за тотъ, который перешелъ норму? Первый порядокъ принятъ въ Англіи, второй во Франціи.

II. Объемъ отвѣтственности. Объемъ отвѣтственности страховщика стоитъ въ зависимости отъ размѣра дѣйствительно понесенныхъ убытковъ. Размѣръ убытковъ различается смотря по тому, имѣли ли мѣсто полная потеря или поврежденіе предмета страхованія.

А. *Полная потеря* можетъ быть признана только тамъ, гдѣ имѣется полное разрушеніе или уничтоженіе цѣнности предмета страхованія. Между тѣмъ наше законодательство усвоило себѣ такое широкое представленіе о полной потерѣ, или, какъ оно выражается, оптовой пропажѣ, которое требуетъ ограниченій въ полисныхъ условіяхъ [2]). Необходимо разсмотрѣть полную потерю различныхъ предметовъ страхованія въ отдѣльности.

1. Полной потерѣ можетъ подвергнуться судно. По закону полной потерей считается, когда: a) корабль взятъ въ плѣнъ, b) потерпѣлъ крушеніе, c) сталъ на мель и при томъ повредился, d) сдѣлался неспособнымъ къ плаванію отъ бури, e) задержанъ чужою державою. Полная потеря должна имѣть своимъ послѣдствіемъ возмѣщеніе полностью застрахованнаго интереса. Между тѣмъ, если судно стало на мель, даже съ поврежденіями, для судохозяина имѣются убытки, но это не потеря всего судна, потому что значительная, если не бóльшая, часть цѣнности сохранена. Типичнымъ случаемъ полной потери судна служитъ погруженіе его на дно въ открытомъ морѣ. Къ нему подходитъ и тотъ случай, когда судно, разбитое бурей, выбрасывается на камни и силою волнъ приводится въ полное разрушеніе, такъ что только части его выбрасываются на берегъ. Конечно, и спасенныя части имѣютъ цѣнность, но это уже не судно, которое было застраховано. Къ затонувшему судну можно приравнять

---

[1]) Напр. по Гамбургскимъ общимъ правиламъ § 97.

[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 581: perte totale, Totalverlust, Totalloss, la perdita.

судно, приведенное въ полную негодность къ плаванію, такъ что даже обычный ремонтъ не въ состояніи возвратить ему прежнія свойства. Съ полной потерей судна, вызванной силами природы или столкновеніемъ судовъ, слѣдуетъ поставить на одну линію и присужденіе судна въ качествѣ приза.

2. Полную потерю груза можно видѣть въ тѣхъ случаяхъ, когда товары тонутъ въ открытомъ морѣ вмѣстѣ съ судномъ или отдѣльно отъ него, напр. при перегрузкѣ, когда разбита посуда, въ которой заключена была жидкость и она разлилась, когда, вслѣдствіе происшедшаго смѣшенія, предметы потеряли тѣ свойства, которыя дѣлали ихъ товарами. Существенно, чтобы вся цѣнность, какую представлялъ грузъ, оказалась потерянной. Возможно, что уничтоженіе цѣнности, свойственной товару, произошло только по отношенію къ части груза, напр. упали въ море десять цибиковъ съ чаемъ. Изъ понятія о полной потерѣ выдѣляется понятіе о полной частичной потерѣ. Между тѣмъ нашъ законъ и въ вопросѣ о потерѣ груза даетъ опредѣленіе оптовой пропажи, которое полисами не можетъ быть принято, которое требуетъ исправленія. Оптовой пропажей законъ признаетъ, когда погибъ грузъ, или испорченъ до того, что убытокъ составляетъ по крайней мѣрѣ $^3/_4$ цѣнности. Вопреки законодателю, слѣдуетъ признать, что въ приведенномъ случаѣ имѣется частичная потеря или поврежденіе, но не полная потеря.

B. Въ отличіе отъ полной потери, *поврежденіе* представляетъ собою уменьшеніе цѣнности предмета страхованія, вслѣдствіе измѣненія его свойствъ, обезцѣнивающаго его на рынкѣ. Такова, напр., подмочка хлѣба. Поврежденіемъ слѣдуетъ признавать, однако, и такое уменьшеніе цѣнности предмета, которое происходитъ вслѣдствіе такихъ частичныхъ потерь, которыя не даютъ цѣлому выполнять свое экономическое назначеніе, напр. утрата необходимыхъ частей машины. Поврежденіе тѣмъ и отличается отъ полной частичной потери, что уцѣлѣвшая часть не сохраняетъ своей экономической роли. Такъ потеря винта есть поврежденіе судна, потеря 20 изъ 100 перевозимыхъ бочекъ съ сахаромъ есть частичная утрата.

1. Поврежденіе судна ведетъ къ возмѣщенію тѣхъ убытковъ, которые соотвѣтствуютъ размѣру потерянной цѣнности. Эта величина можетъ опредѣлиться двоякимъ путемъ: стоимостью издержекъ, потраченныхъ на приведеніе судна

въ прежнее его состояніе, т. е. на исправленіе судна, или же разностью въ цѣнѣ, какую имѣло судно до несчастья, и цѣною, какая выручена за него при вынужденной продажѣ судна, неспособнаго продолжать плаваніе и неподдающагося скорому ремонту. Опредѣленіе поврежденія судна при его исправленіи возбуждаетъ въ законодателѣ опасеніе, чтобы не произошло обогащенія на сторонѣ страхователя. Судно въ исправленномъ видѣ пріобрѣтаетъ обновленіе, которое не только возстановляетъ утраченную цѣнность, но и увеличиваетъ ее. Примѣнительно къ старому французскому обычаю, нашъ законъ постановляетъ, что когда нѣтъ еще года отъ постройки пострадавшаго судна, то убытокъ удовлетворяется по оцѣнкѣ полностью, когда же прошло болѣе года отъ постройки, то изъ суммы, слѣдуемой на покрытіе поврежденій, исключается третья часть, принимаемая за разность между старыми и новыми частями исправленнаго судна или принадлежностей его [1]). Положеніе это представляется въ основѣ совершенно правильнымъ, согласнымъ съ идеей возмѣщенія, но не обогащенія, и принято всюду на Западѣ [2]). Но оно является въ этой формѣ крайне неравномѣрнымъ, несоотвѣтствующимъ дѣйствительному обновленію, несогласованнымъ съ временемъ служенія судна и съ матеріаломъ, изъ котораго оно построено. Поэтому это правило, признанное въ принципѣ, страховыми полисами видоизмѣняется.

Судно можетъ оказаться въ такомъ состояніи, что его невозможно ремонтировать. Его предпочитаютъ продать на мѣстѣ. Тогда страховщикъ возмѣщаетъ то, что̀ потерялъ при этомъ страхователь, добросовѣстно использовавшій всѣ способы получить возможно бо̀льшую сумму.

2. Поврежденіе груза имѣетъ то же послѣдствіе: страховщикъ обязанъ возмѣстить убытки въ размѣрѣ дѣйствительнаго уменьшенія цѣнности. Величина поврежденія можетъ опредѣлиться двоякимъ путемъ. Возможна оцѣнка доставленнаго груза при помощи экспертовъ, которая опредѣлитъ, что̀ представляетъ собою грузъ въ доставленномъ видѣ. Возможна также продажа груза съ аукціона и сравненіе вырученной цѣны съ биржевой [3]). Вырученная цѣна

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 582.
[2]) Déduction du neuf au vieux, zwischen alt und neue.
[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 583.

можетъ быть опредѣлена по продажѣ, произведенной въ мѣстѣ назначенія груза. Но когда обстоятельства заставили поспѣшить съ продажею груза въ промежуточномъ портѣ, то и цѣна принимается та, какая была выручена въ дѣйствительности здѣсь. При таксированномъ полисѣ сравненіе вырученной цѣны производится съ оцѣнкой, данной въ полисѣ.

C. При страхованіи фрахтовыхъ денегъ, страховщикъ обязывается уплатить ту часть ихъ, которую судохозяинъ недополучилъ, съ соблюденіемъ, однако, того правила, чтобы послѣдній не могъ пріобрѣсти черезъ страховку фрахтовой суммы, превышающей то, чтó онъ получилъ бы при благополучномъ прибытіи судна въ мѣсто назначенія [1]). При опредѣленіи убытка отъ потери фрахта необходимо имѣть въ виду какъ то, чтó судохозяинъ не получилъ при достиженіи мѣста назначенія, такъ и то, чтó онъ вынужденъ будетъ возвратить изъ полученнаго уже на мѣстѣ отправленія. Въ отношеніи застрахованнаго фрахта слѣдуетъ то же различіе, какъ и въ отношеніи судна и груза: полную потерю, которая наступаетъ при крушеніи, или частичную, когда часть груза не достигла мѣста назначенія или грузоприниматель отказывается принять обезцѣненную часть.

D. Въ отношеніи бодмерейныхъ денегъ страховщикъ обязывается возмѣстить кредитору сумму денегъ, какую невозможно покрыть продажею судна или груза, обезпечивающаго заемъ. Въ случаѣ полной потери страховщикъ долженъ уплатить всю занятую сумму, въ случаѣ поврежденія—ту часть ея, которая не можетъ быть возвращена отъ продажи оставшагося. Но при этомъ выступаетъ различіе между бодмереей по западно-европейскимъ законодательствамъ и по русскому праву. На Западѣ права кредитора по бодмерейному письму обезпечены всецѣло и исключительно цѣнностью заклада. У насъ кредиторъ въ правѣ использовать личный искъ. Отсюда возникаетъ отступленіе у насъ отъ западно-европейскаго начала отвѣтственности страховщика. Въ Россіи страховщикъ бодмерейныхъ денегъ въ правѣ или, заплативъ полностью убытокъ по бодмерейному займу, получить искъ къ должнику и взыскивать съ него въ предѣлахъ уплаченнаго страхователю (на основаніи договорной уступки правъ), или предло-

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 598.

жить возмѣщеніе того, что страхователь окажется не въ состояніи взыскать съ имущества должника.

Е. Страхованіе убытковъ, входящихъ въ понятіе общей аваріи, возбуждаетъ вопросъ, въ какомъ объемѣ обязанъ страховщикъ къ возмѣщенію ущерба. Если погибли товары, пожертвованные въ общемъ интересѣ, то убытокъ страхователя этихъ товаровъ неравенъ ихъ цѣнности, такъ какъ, при распредѣленіи ущерба по общей аваріи, часть этой цѣнности будетъ возвращена страхователю. Слѣдовательно, страховщикъ возмѣщаетъ ему только ту часть принесенной въ жертву цѣнности, которая по разверсткѣ приходится на долю страхователя. Если пожертвованіе коснулось товаровъ не страхователя, то онъ въ правѣ требовать возмѣщенія ему той части общаго убытка, какая по расцѣнкѣ придется на его товары, спасенные благодаря пожертвованію чужого груза. Однако законъ нашъ вводитъ нѣкоторое ограниченіе: страховщикъ платитъ общія аварійныя деньги только въ томъ случаѣ, когда деньги сіи превышаютъ полтора процента [1]).

Во всѣхъ разсмотрѣнныхъ случаяхъ убытковъ, которые подлежатъ возмѣщенію со стороны страховщика, мы исходили изъ предположенія, что страховщикъ обязался возмѣстить ущербъ полностью. Но чаще всего въ страховомъ полисѣ мы встрѣчаемся со страховою суммою, которая ограничиваетъ объемъ отвѣтственности страховщика. При полной потерѣ страховщикъ выполняетъ свою обязанность, когда предлагаетъ страхователю получить всю страховую сумму, хотя бы она стояла значительно ниже дѣйствительнаго убытка. При поврежденіи страховая сумма является однимъ изъ членовъ пропорціи, въ какой производится удовлетвореніе страхователя, который можетъ претендовать на возмѣщеніе лишь относительно, по сопоставленіи дѣйствительнаго убытка къ страховой суммѣ [2]).

III. С п о с о б ы у д о в л е т в о р е н і я. Наступленіе несчастнаго событія, предусмотрѣннаго договоромъ, открываетъ страхователю возможность получить возмѣщеніе понесенныхъ убытковъ однимъ изъ двухъ способовъ: 1) онъ получаетъ ту сумму денегъ, какая необходима для восполненія дѣйствительнаго ущерба и потерянной выгоды, согласно условію и

---

[1]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 584.

[2]) См. болѣе подробно *Курсъ торговаго права*, т. II, стр. 418.

въ предѣлахъ страховой суммы [1]); 2) онъ получаетъ всю страховую сумму, оставляя въ рукахъ страховщика все, что осталось отъ застрахованнаго предмета [2]). Тотъ и другой способъ могутъ имѣть преимущества при различныхъ комбинаціяхъ. Абандонъ является единственнымъ способомъ удовлетворенія, когда судно съ грузомъ пропало безъ вѣсти и о гибели его нельзя собрать доказательствъ, безъ которыхъ неосуществимо требованіе страхового вознагражденія.

Повсюду на Западѣ мы встрѣчаемся съ положеніемъ, что право выбора того или иного способа удовлетворенія принадлежитъ страхователю. Это онъ предъявляетъ страховщику требованіе страховой суммы съ уступкою застрахованнаго предмета. И странно, въ самомъ дѣлѣ, если бы право выбора принадлежало страховщику: какимъ образомъ предоставить страховщику право требовать отъ страхователя, чтобы тотъ отдалъ ему свои вещи, судно или грузъ? Такое право не далеко отъ экспропріаціи.

Между тѣмъ въ Россіи мы съ этою странностью какъ разъ встрѣчаемся. Право выбора того или иного способа удовлетворенія принадлежитъ по нашему закону не страхователю, а страховщику. „Когда застрахованный корабль, товаръ или грузъ претерпитъ крушеніе или гибель, то страховщику предоставляется на волю: или, взявъ спасенное, уплатить страховыя деньги страхователю, или, предоставя ему спасенное, заплатить только за убытокъ, причиненный крушеніемъ или гибелью“ [3]). Здѣсь возбуждается, съ юридической точки зрѣнія, сомнѣніе, гдѣ основаніе права страховщика „взять спасенное“, и гдѣ основаніе, на которомъ страховщикъ можетъ „предоставить спасенное“ страхователю, когда это спасенное принадлежитъ не страховщику, а страхователю? Къ довершенію сомнительности положенія, законъ нашъ указываетъ рядъ случаевъ оптовой пропажи или полной потери, которая представляетъ собою точный переводъ французскаго закона, предоставляющаго въ этихъ случаяхъ страхователю право воспользоваться предоставленіемъ спа-

---

[1]) Это называется réglement par avaries, которое не слѣдуетъ смѣшивать съ réglement d'avaries, т. е. съ расцѣнкою ущерба при аваріяхъ.

[2]) Это носитъ названіе: délaissement, Abandon, Abandonment, abbandono.

[3]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 587.

сеннаго страховщику [1]). Въ случаѣ полной потери, очевидно, можетъ быть рѣчь только объ уплатѣ страховой суммы полностью. Но законъ ничего не говоритъ по вопросу, какова же судьба остатковъ застрахованныхъ предметовъ, за которые уже страхователь получилъ вознагражденіе. Эти остатки могутъ быть очень цѣнными въ такомъ случаѣ оптовой пропажи, какъ „когда корабль сталъ на мель и при томъ повредился".

Благодаря диспозитивному характеру нормъ объ абандонѣ, и на Западѣ полисы сильно видоизмѣняютъ законные случаи, когда страхователю предоставляется право прибѣгать къ абандону. Чаще всего это тѣ случаи, когда судно пропало безъ вѣсти и въ теченіе опредѣленнаго времени не имѣется о немъ никакихъ извѣстій; когда судно подверглось такому крушенію, что отъ него остались только обломки; когда судно пришло въ негодность къ дальнѣйшему плаванію, напр., вслѣдствіе взрыва машины и порчи всѣхъ внутреннихъ частей. Неудовлетворительность законодательныхъ постановленій русскаго права и приспособленіе къ иностраннымъ полиснымъ условіямъ заставляютъ и нашихъ страховщиковъ измѣнять право абандона въ смыслѣ предоставленія права выбора страхователю и съ ограниченіемъ числа случаевъ его примѣненія.

IV. Право на страховое вознагражденіе. Право страхователя на полученіе страхового вознагражденія стоитъ въ зависимости отъ выполненія имъ тѣхъ требованій, которыми обусловливается осуществленіе права. Не самъ страховщикъ явится на помощь страхователю, а послѣдній долженъ сдѣлать заявленіе страховщику въ надлежащее время, съ надлежащими доказательствами всего, что способно подтвердить его требованіе. „Всякій убытокъ, за который требуется платежъ отъ страховщиковъ, долженъ быть доказанъ неопровержимо" [2]). Что же именно долженъ доказать страхователь и какими средствами? Правила, установленныя германскимъ законодательствомъ [3]), дословно воспроизводятся Гамбургскими общими правилами [4]), и потому имѣютъ значеніе и у насъ.

---

[1]) Ср. Франц. торг. код. § 369 и т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 581.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 579.
[3]) Герм. торг. код. § 882.
[4]) Гамб. общія правила § 144.

1. Прежде всего долженъ быть доказанъ страховой интересъ, который лежитъ въ основанiи права требованiя. Когда несчастiе постигло морское судно, то право на послѣднее, удостовѣряемое корабельною крѣпостью, опредѣляетъ наличность интереса. Въ отношенiи груза интересъ доказывается коносаментами, устанавливающими право на грузъ. При страхованiи фрахта можно ссылаться на цертепартiю, на коносаменты; при страхованiи бодмерейныхъ денегъ,—на бодмерейное письмо.

2. Наличность интереса недостаточна, если не доказано, что этотъ интересъ подвергался морскимъ рискамъ. Что судно отправилось въ плаванiе, о которомъ никакихъ дальнѣйшихъ извѣстiй нѣтъ, можетъ быть подтверждено мѣстною полицейскою или таможенною властью. Что товары были дѣйствительно погружены на судно, подвергшееся несчастiю, доказывается коносаментами.

3. Далѣе, страхователю приходится доказывать, что несчастный случай, причинившiй ему убытки, дѣйствительно произошелъ. Все, что̀ произошло въ открытомъ морѣ, можетъ быть доказано только судовымъ журналомъ или опросомъ экипажа. Когда судно пропало безъ вѣсти, необходимо удостовѣренiе послѣднихъ, дошедшихъ отъ него, извѣстiй. При захватѣ судна въ качествѣ приза, постановленiе призового суда составляетъ удостовѣренiе того событiя, съ которымъ соединяются убытки страхователя.

4. Самымъ труднымъ представляется доказыванiе размѣра понесенныхъ убытковъ. Средствами доказыванiя могутъ служить удостовѣренiя объ осмотрѣ, оцѣнкѣ и продажѣ съ аукцiона, квитанцiи въ произведенныхъ платежахъ. При таксированномъ полисѣ страхователь освобожденъ отъ тяжести этого доказательства, и уже дѣло страхователя опровергать полисъ, доказывать допущенную въ немъ переоцѣнку. При открытомъ полисѣ, напротивъ, вся тяжесть доказательства лежитъ на страхователѣ. Въ нашемъ быту проявлялось стремленiе еще болѣе отягчить положенiе послѣдняго, ограничивъ его въ средствахъ доказыванiя. А именно высказывалось, будто страхователь, въ подтвержденiе размѣра понесеннаго ущерба, можетъ ссылаться только на диспашу. Однако, такое стремленiе страховыхъ обществъ нашло совершенно основательный отпоръ въ судебной практикѣ. Изъ разсмотрѣнiя постановленiй торговаго устава, а также полисныхъ

условій, составленныхъ на основаніи Гамбургскихъ правилъ, пришли къ заключенію, что „отъ страхователя требуется при заявленіи страховщику не непремѣнное представленіе именно диспаши, а представленіе вообще достаточнаго доказательства и оцѣнки морскихъ убытковъ, ставить же страхователю при всякихъ обстоятельствахъ непремѣннымъ условіемъ для возможности получить вознагражденіе за понесенные убытки представленіе самой диспаши, т. е. акта, въ коемъ бы содержались и опредѣленіе разряда аваріи, и учетъ, и расчеты по ней, не представляется основаній“ [1]). Слѣдуетъ пойти дальше и признать, что, если бы даже въ полисѣ было прямое указаніе на диспашу, какъ на единственное средство доказыванія размѣра убытковъ, то сила его примѣнима только къ подаваемому заявленію, но не къ иску. Судъ никогда не можетъ быть стѣсненъ въ свободной оцѣнкѣ доказательствъ; противоположное положеніе привело бы насъ вновь къ системѣ легальныхъ доказательствъ.

Въ подтвержденіе своихъ притязаній страхователь обязанъ представить полисъ. Законъ нашъ предусматриваетъ возможность потери документа. Заявленіе мѣстной полиціи, а за границею россійскому консулу, а также извѣщеніе страховщика, вмѣняемыя закономъ въ обязанность страхователю, вполнѣ цѣлесообразны, но не разрѣшаютъ вопроса о тѣхъ трудностяхъ, которыя возникаютъ на почвѣ утраты полиса. Здѣсь приходится считаться всецѣло съ положеніями страховыхъ уставовъ.

Право на страховое вознагражденіе должно быть осуществлено своевременно. Въ интересахъ страховщика и правильности его расчетовъ, западныя законодательства устанавливаютъ сокращенную исковую давность, чаще всего въ 5 лѣтъ [2]). Стремленіе къ сокращенію исковой давности обнаруживается и въ нашихъ страховыхъ полисахъ. Такая тенденція можетъ быть признана весьма опасной для интересовъ страхователя; законодателю слѣдовало бы пойти ей навстрѣчу установленіемъ такой краткой давности, которая остановила бы дальнѣйшія сокращенія, доходящія до нѣсколькихъ мѣсяцевъ. Но съ догматической точки зрѣнія едва ли можно оспаривать силу соглашенія, направленнаго къ сокращенію общаго срока давности. Наша судебная прак-

---

[1]) Рѣш. 4 Деп. Прав. Сен. 1895, № 918, по д. Тетюкова.

[2]) Франц. торг. код. § 432; Герм. торг. код. § 905.

тика успѣла высказаться по этому вопросу. „Условіе полиса о 6-мѣсячной давности для предъявленія требованія объ убыткахъ, хотя бы оно было извѣстно страхователю при заключеніи страхованія, недѣйствительно при отсутствіи о томъ постановленія въ уставѣ страхового общества, такъ какъ оно отмѣняетъ общій законъ о десятилѣтней давности на право судебной защиты" [1]). Соображенія Сената слѣдуетъ признать неправильными. Если бы сокращенная давность была опредѣлена уставомъ общества,— ее слѣдовало бы признать недѣйствительной, потому что акціонерный уставъ, какъ не законъ, отмѣнить силы закона не въ состояніи. Но когда сокращенная давность вводится полисомъ, выражающимъ, по общему мнѣнію, договорное соглашеніе сторонъ, то силу ея отвергать невозможно, пока такое условіе не сталкивается съ прямымъ запретомъ закона.

V. Время и мѣсто платежа. По полученіи объявленія (заявленія) и достаточныхъ письменныхъ доказательствъ, страховщикъ обязанъ удовлетворить потерю или заплатить цѣну застрахованнаго" [2]). Заявленіе, подаваемое страхователемъ страховщику, является необходимымъ условіемъ осуществленія права на вознагражденіе. До заявленія нѣтъ иска, и искъ, предъявленный безъ заявленія, будетъ отведенъ возраженіемъ о преждевременности.

Сдѣланное заявленіе предполагаетъ нѣкоторое время, въ теченіе котораго страховщикъ въ правѣ взвѣсить всѣ данныя, представленныя ему страхователемъ, оцѣнить всѣ приведенныя доказательства. Это время страхователь обязанъ выжидать. Сроки провѣрки опредѣляются полисными соглашеніями обыкновенно въ мѣсяцъ, въ два мѣсяца.

На заявленіе страхователя можетъ послѣдовать или прямой отказъ, или оставленіе безъ отвѣта. Послѣднее должно разсматриваться, какъ отказъ въ моментъ истеченія срока, опредѣленнаго для провѣрки. Съ этого времени открывается право иска. Неполнота доставленныхъ доказательствъ можетъ повести, согласно условіямъ полиса, къ выдачѣ авансомъ нѣкоторой части страхового вознагражденія, наприм., двухъ третей [3]).

---

[1]) Рѣш. 2 Общ. Собр. 1877 по д. Штернберга съ Сѣвернымъ Ллойдомъ.
[2]) Т. XI ч. 2, Уставъ торговый, ст. 580.
[3]) Гамб. общія правила, § 152.

Труды Г. Ф. Шершеневича

профессора Московскаго университета.

Исторія философіи права. Изданіе 2-ое. Спб. 1907 г. Цѣна въ переплетѣ 3 р. 50 к.

Учебникъ русскаго гражданскаго права. Изд. 7-ое. Спб. 1909 г. Цѣна въ переплетѣ 5 р.

Учебникъ торговаго права. Изданіе 4-ое. Спб. 1908 г. Цѣна въ переплетѣ 2 р. 25 к.

Курсъ торговаго права. Томъ I. — Введеніе. Торговые дѣятели. Спб. 1908 г. Цѣна въ переплетѣ 3 р.

— Томъ II. Товаръ. Торговыя сдѣлки. Спб. 1908 г. Цѣна въ переплетѣ 4 р.

— Томъ III. Вексельное право. Морское право. Спб. 1909 г. Цѣна въ переплетѣ 3 р.

— Томъ IV. Торговый и конкурсный процессъ (готовится къ печати).



Складъ изданія
у Бр. БАШМАКОВЫХЪ
Москва — Казань.
[illegible]
у Я. БАШМАНОВА и К°.
С.-Петербургъ.

[illegible]